Nachträge zum Komplex Tiefflieger über Dresden

von Helmut Schnatz

Augenzeugen und Geschichtswissenschaft

Voraussetzung dieses Beitrages ist das Buch, „Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit".[1] Es untersuchte mit Methoden der Geschichtswissenschaft die Frage, ob, wie von Augenzeugen, in der Presse und in Publikationen zur Zerstörung Dresdens seit den späten vierziger Jahren dargestellt, am 13. und 14. Februar 1945 britische und amerikanische Jagdflugzeuge Menschenjagden auf die fliehende Dresdner Bevölkerung veranstaltet, sie mit Bordwaffen beschossen und dabei noch viele Opfer verursacht haben.
Zum erstenmal wurde diese Darstellung von Götz Bergander 1977 in seinem Buch „Dresden im Luftkrieg", in Zweifel gezogen. In der späteren Taschenbuchausgabe und in der zweiten Auflage seines Buches hat Bergander die Begründungen für seine Zweifel, z. T. in Zusammenarbeit mit dem Autor dieses Beitrages, weiter vertieft.[2]

Gegen Berganders Zweifel hat es heftigen, teils privaten, teils öffentlichen Widerspruch gegeben. Gleiches war der Fall, als Ernst-Otto Maetzke am 26. Januar 1985 in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung die Folge 5 der Fernsehserie „Der Krieg der Bomber" kommentierte, dabei auf Berganders Dresden-Buch verwies und selbst Tiefangriffe in Dresden sachte in Zweifel zog, was eine, z. T. heftig geführte, Leserbriefkontroverse auslöste.[3]

Die daraus resultierende Kontroverse war der Anstoß, das Problem nochmals von Grund auf neu zu untersuchen. Das Buch „Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit" war das Ergebnis.

Sein Erscheinen und seine Präsentation waren wiederum Gegenstand heftiger Proteste aus dem Publikum, wobei einige Aspekte zur Sprache kamen, die in dem Text noch nicht berücksichtigt worden waren. Auch ergaben sich noch einige neue Erkenntnisse zu der Materie. Diese sollen daher hier in Form eines Nachtrages zum Buch zusammengefaßt werden.

Im folgenden werden zum besseren Verständnis des Problems die wichtigsten Erkenntnisse aus der bereits veröffentlichten Untersuchung referiert. Für die näheren Einzelheiten und Begründungen wird auf diese selbst verwiesen.

Taktik:
Tiefangriffe werden von ein- und zweimotorigen Jagdflugzeugen im Gleit- oder Sturzflug aus Höhen von ca. vier- bis dreihundert Metern geflogen.
Beim Tiefangriff zielt der Pilot mit der ganzen Maschine, d. h. er muß aus einer Überhöhung im Gleit- oder Sturzflug auf sein Ziel zufliegen und rechtzeitig abfangen, um nicht mit Bodenberührung zu zerschellen.

Britische Tiefangriffe bei Nacht:
Tiefangriffe waren nicht möglich von den schweren viermotorigen Bombern.
Tiefflüge wurden durchgeführt vor dem ersten Bombenangriff durch zielmarkierende Mosquitos, diese besaßen aber keine Bordwaffen.
Tiefangriffe mit Bordwaffen waren, wenn überhaupt, nur möglich durch die zweimotorigen Fernnachtjäger vom Typ Mosquito. Aus den Zeit- und Zielraumangaben für die Einsätze der

[1] Helmut Schnatz: Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit, Köln 2000.
[2] Götz Bergander: Dresden im Luftkrieg, Köln 1977; derselbe, Dresden im Luftkrieg. Vorgeschichte – Zerstörung – Folgen, München 1985 (Taschenbuchausgabe); derselbe: Dresden im Luftkrieg. Vorgeschichte – Zerstörung – Folgen, 2. überarbeit. und erw. Auflage Köln 1994.
[3] Leserbriefe in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung: Dr. med Wilhelm Küpper, „Für Dresdner keine Streitfrage" und Nora Lockner, „Bürger ohne Bewußtseinsstörung", 2. 2. 1985; Gertrud Breitholz, „Salve kurz über dem Kopf" und Gisela Güldner, „Einfach niedergeknallt", 18. 2. 1985, Dr. Helmut Schnatz, „Die angeblichen Tiefangriffe auf Dresden", 1. 3. 1985; Lore Mayer, „Beschämender Angriff", 9. 3. 1985; Theo Miller, „Keine Sinnestäuschung" und Rotraut Homann, „Sie haben geschossen, 14. 3. 1985; Karl-Friedrich Reiniger, „Noch einmal: die Kontroverse um die Angriffe auf Dresden", 19. 3. 1985; Hans Reif, „Nicht Besserwisserei", 2. 4. 1985.

britischen Fernnachtjagd in den Squadron Operation Record Books (Kriegstagebücher der einzelnen Fighter Squadrons) ergibt sich, daß alle britischen Fernnachtjäger vor Ende des zweiten Bombenangriffs mit Ausnahme von zweien zurückgekehrt waren.
Navigatorische Berechnungen ergeben, daß auch diese beiden Dresden nicht erreicht haben können.
Die Gewalt des Feuersturms über dem brennenden Dresden hätte zudem die leichten Fernnachtjäger derart durchgeschüttelt, daß ihnen ein Zielen auf einzelne Personen unmöglich gewesen wäre.
Im übrigen waren die vorhandenen britischen Fernnachtjäger über das ganze Reich verteilt im Einsatz, die Dresden-Verbände wurden nur von einzelnen Mosquitos beim Anflug teilweise geschützt.

Amerikanische Tiefangriffe bei Tag:
Für Tiefangriffe kommen nur die einmotorigen Begleitjäger des Typs P-51 D Mustang in Frage.
Für eine eigenmächtige Absprache der eingesetzten Group Leader (Staffelführer) zu Tiefangriffen auf die fliehende Bevölkerung und deren Vorbereitung gab es weder Zeit noch Kommunikationsmöglichkeiten.
Tiefangriffe waren durch die Verqualmung des Stadtgebietes stark behindert.
Anflüge im Verband mit Sturzflügen durch die Wolkendecke aus Angriffshöhe bis in Bodennähe wären nicht möglich gewesen, weil die Jagdverbände nicht wie Kunstflugstaffeln im Synchronflug ausgebildet waren. Ein Synchronflug wäre zudem durch die Wolkendecke hindurch nicht möglich gewesen. Die Verbände hätten nicht zusammengehalten werden können.
Im Angriffsbefehl für die Jagdverbände waren Tiefangriffe nur für den Rückflug, nicht im Zielgebiet erlaubt.
Im Angriffsbefehl wurden Tiefangriffe erst für den Fall erlaubt, daß keine deutschen Jäger anwesend waren und keine mehr erwartet wurden. Diese beiden Voraussetzungen waren zu dem Zeitpunkt, als die Begleitjäger über Dresden waren, nicht erfüllt.
Im Angriffsbefehl wurde angeordnet, daß nach Kräften Treibstoff zu sparen sei. Grund hierfür waren die starken Gegenwinde am 14. Februar 1945. Die Anordnung schließt ein treibstoffzehrendes erforderliches Verweilen über Dresden aus.
Der Verbandsführer der Tiefangriffsgruppe der 359. Fighter Group, Lt. Col. Evers, wurde um 12.35 Uhr über Brüx in 6 600 bis 8 250 Metern Höhe von Flak getroffen. Demnach kann er mit seinem Verband nicht zum fraglichen Zeitpunkt über Dresden gewesen sein.
Lt. Col. Evers versichert als Führer des Weitschutzes des 359. Fighter Group und amerikanischer Augenzeuge, daß er mit seinen Leuten keine Tiefangriffe in Dresden geflogen hat.
Beim Rückflug wurde er irrtümlich von drei P-51 des Weitschutzes der 356. Fighter Group angegriffen. Auch diese Fighter Group war demnach nicht zum fraglichen Zeitpunkt über Dresden.
Die 20. Fighter Group verflog sich mit den ihr anvertrauten Bombern nach Prag und konnte daher keine Tiefangriffe in Dresden fliegen. Der von David Irving erwähnte, als beim Tiefangriff in Dresden erfolgte Absturz des Lt. Leon ereignete sich tatsächlich bei Donauwörth.
Die 364. Fighter Group war zum fraglichen Zeitpunkt in Luftkämpfe mit deutschen Jägern verwickelt. Gleiches gilt für die 356. Fighter Group.
Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, daß die 352. Fighter Group sich anders verhalten hat als die übrigen, Dresden überfliegenden FG's.
Die Darstellung der Tiefangriffe in David Irvings Buch „Der Untergang Dresdens" beruht auf einer willkürlichen und fahrlässigen Quellenauswertung, die wissenschaftlichen Standards nicht entspricht.
Aus den Alarmzeiten in Dresden am 14. Februar geht hervor, daß der Luftraum über Dresden nach den Bombenwürfen sofort geräumt wurde und für Tiefangriffe kein Zeitfenster vorhanden war.
Die Auswertung des Flugplans der 1. Bombardment Division ergibt ebenfalls einen zügigen Rückflug zusammen mit den Jagdverbänden.
Die sofortige Räumung des Luftraums über Dresden wird durch die Luftlagemeldungen des deutschen Flugmeldedienstes bestätigt.
Bezeugte Tiefflüge von einzelnen Flugzeugen durch das Elbtal sind durch die Luftkämpfe in unmittelbarer Nähe bzw. über Dresden unmittelbar nach den Bombenwürfen zwanglos zu erklären.
Hierbei kann es durch einschlagende fehlgegangene Geschosse oder ausgeworfene Patronenhülsen in Einzelfällen zu Verletzungen oder sogar zu Todesfällen gekommen sein.
Menschenjagden durch Tiefflieger hat es nicht gegeben.

Tiefangriffe: ein Quellen- und Rezeptionsproblem

In der Luftkriegstradierung der Erinnerungsliteratur wie auch in mündlichen Augenzeugenerzählungen spielen die zahllosen Berichte über Tiefangriffe durch alliierte Jagdflugzeuge und Jagdbomber eine herausgehobene Rolle. Diese Berichte und

Erwähnungen weisen durchweg eine gleiche Erzählstruktur auf, die sich in wörtlich immer gleichen, sprachlichen Stereotypen zeigt : die Tiefflieger schossen auf alles, was sich bewegte, sie jagten die Bauern auf den Feldern oder auch Spaziergänger auf den Straßen wie die Hasen, sie jagten Betroffene durch Straßen und über Wiesen vor sich her, schossen auf Kinderwagen, sie betrieben massenweise regelrechte Menschenjagden, sie flogen so niedrig, daß die Gejagten am Boden die Piloten in den Kanzeln – und meistens auch ihren Gesichtsausdruck oder Helme und Brillen - deutlich erkennen konnten. Immer sind in den Erzählungen die Tiefflieger urplötzlich da, ohne sich schon von weitem durch ihr Motorengeräusch angekündigt zu haben, und niemals greifen sie militärische oder militärisch wichtige Ziele an. Sie beschießen mit ihren Bordwaffen immer nur Personen, nie Züge, Kraftwagen oder Schiffe. Die Angegriffenen verhalten sich nie luftschutzmäßig, suchen keine Deckung, sondern sehen den Angreifern buchstäblich in die Augen in dem Bewußtsein, Ziel zu sein.

Getragen sind die Erzählungen immer von Emotionen oder unverkennbarer Entrüstung über das Tun der Piloten, und Zweifel an den Erzählungen rufen in aller Regel Ausbrüche emotionaler Erregung, ja Wut hervor. Eine analysierende Betrachtung der Tiefflieger und Tiefangriffe unter technischen, meteorologischen, naturwissenschaftlichen, fliegerischen Gesichtspunkten wird zurückgewiesen.

Offensichtlich handelt es sich um typisierte, zu stereotypen Formen geronnene Versatzstücke im kollektiven Bewußtsein bzw. der kollektiven Erinnerung.

Tieffliegerangriffe in Dresden nach den Bombenangriffen, wenn sie denn stattgefunden hätten, wären nicht nur als einzelnes, isoliertes Unternehmen zu betrachten. Sie müssen deshalb auch im Gesamtzusammenhang der Luftkriegsführung und der Luftkriegsereignisse gesehen werden.

Ein gerichtsfester Nachweis, ob bestimmte, von Zeitzeugen von anderen Orten als Dresden berichtete Tiefangriffe noch nach völkerrechtlichen Kriterien zu rechtfertigen waren oder nicht, ist wegen der Quellenlage enorm schwierig, in fast allen angesprochenen Fällen heute unmöglich.

Einmal ist der zeitliche Abstand zu den Ereignissen mittlerweile mit 60 Jahren sehr groß. Das Erinnerungsvermögen der Betroffenen und Zeitzeugen ist, wie Sozialpsychologie und Hirnforschung mittlerweile darlegen, alles andere als zuverlässig, sondern unterliegt Anlagerungsprozessen, bei denen Vorstellungen, gehörte Erzählungen, Bilder, Film- und Fernsehszenen usw. der eigenen Erinnerung zugefügt und als selbsterlebt fest geglaubt werden. Das gilt auch für das kollektive Gedächtnis.

In aller Regel beziehen sich zudem die Erinnerungen der Zeitzeugen auf sie selbst, die Umgebung, in der die Tiefangriffe stattfanden, wird durchweg ausgespart. Es ist aber von erheblicher Bedeutung, ob ein Tiefangriff tatsächlich gezielt auf Einzelpersonen stattgefunden hat oder aber auf Fahrzeuge auf den Straßen, Eisenbahnzüge und Schiffe, auf Transformatorenstationen, Strommasten usw., wobei Zeitzeugen in das Feuer der Bordwaffen gerieten. Diese deuten zudem die Angriffsabläufe aus ihrem eigenen, damals aktuellen subjektiven Beobachtungs- und Erfahrungshorizont heraus, und dieser war meistens eng.

Ein weiteres Erschwernis ist, daß die Masse der Tiefangriffe wegen ihrer enorm hohen Zahl in den deutschen und alliierten Aktenunterlagen nur quantitativ, nicht aber qualitativ von ihren Abläufen her zu erfassen ist. Zudem unterscheidet sich die Dokumentation dieser Angriffe in den alliierten Luftwaffenakten erheblich von der der Bomber. Bei diesen waren Zielsetzung und Ablauf von vornherein festgelegt und sind von einer Vielzahl von Personen in unterschiedlicher Weise in den verschiedensten Stadien von der Planung bis zur

Durchführung und Auswertung eingehend dokumentiert worden, sodaß ihr Verlauf in den allermeisten Fällen gut rekonstruiert werden kann.

Bei den Jagdverbänden war vor dem Start zu bewaffneter Aufklärung unklar, auf welche Ziele man stoßen würde. Die Piloten mußten als Einzelkämpfer, die ein kleines Ziel – oder auch mehrere - angriffen, das Flugzeug steuern, den Angriff notieren und mit einer automatisch ablaufenden Schießkamera festhalten. Die Filme wurden nach dem Einsatz quantitativ ausgewertet, die Erfolge addiert, in Karteien festgehalten und dann das massenhaft anfallende Filmmaterial meist weggeworfen oder die Piloten behielten es. Jedenfalls ist nicht vorstellbar, daß angesichts der enormen Menge der taktischen Einsätze bei der Truppe eine sorgfältige Archivierung von Filmen vorgenommen wurde, die doch immer wieder das gleiche zeigten. Nur besonders eindringliche Filmsequenzen sind wahrscheinlich für die Pressearbeit und zu Lehr- oder auch Propagandazwecken ausgesondert und aufgehoben worden. Es ist daher verständlich, wenn sich die Nachrichtenoffiziere in den Fighter Groups durchweg auf die bloße Registrierung und Anerkennung von Erfolgsansprüchen beschränkten, die sich auf die Schießfilme gründeten.

Bezeichnend ist, daß die Bildabteilung in den National Archives in College Park/Maryland, USA, nur über einige, ganz wenige Filmstreifen und Aufnahmen verfügt.[4]

Eine eingehende Darstellung jeden Tiefangriffs mit seinen weiteren Umständen und Abläufen entfiel also in der Regel. Unter diesen Umständen war es natürlich leicht, den Beschuß einer oder mehrerer offenkundiger Zivilpersonen (Nichtkombattanten) unter den Tisch fallen zu lassen. Andererseits gingen unter diesen Umständen aber auch die gegenteiligen eindeutigen Nachweise verloren.

Wie quantitativ unterschiedlich sich die Einsatzflüge darstellen, zeigt folgendes Beispiel:
Für den Oktober 1944 verzeichnen die Summaries of Operations (tägliche Tätigkeitsberichte) der 9. US-Air Force für die zweimotorigen mittleren und leichten Bomber, die in geschlossenen Verbänden von 4 bis 36 Maschinen pro Bombardment Group operierten, 1 745 sorties (Einsatzflüge). Für jede eingesetzte BG genügte dabei ein Mission Summary (Einsatzbericht), in dem die wesentlichen Momente der Operation festgehalten wurden.[5]

Den 1 745 Flügen der Bomber stehen für den gleichen Zeitraum 16 357 der Jäger und Jagdbomber dieser Luftflotte gegenüber![6] Diese operierten in kleineren Verbänden, meist unter zehn Flugzeuge, und griffen eine erheblich größere Menge von meist kleinen Zielen wie Fahrzeuge, Züge, Schiffe an, was einen erheblich höheren Aufwand für die Berichterstattung bedeutet. Dem entsprechend blieb diese sehr summarisch.

Es kann in dieser Ausarbeitung nicht darum gehen, eine Vielzahl von Tiefangriffen individuell darauf hin zu untersuchen, ob sie in völkerrechtlich einwandfreier Weise durchgeführt worden sind. Vielmehr kann hier nur versucht werden, durch die Anführung weiteren Quellenmaterials und unterschiedlicher technischer, physikalischer, aber auch psychologischer Bedingungen und die Auswertung indirekt mit dem Thema Tiefangriffe befaßter Dokumente wenigstens einigermaßen Klarheit in das Problem angeblich oder tatsächlich völkerrechtswidriger Tiefangriffe zu bringen.

---

[4] Siehe hierzu: Helmut Schnatz, Die vergessene Air Force. Einsätze der 9. amerikanischen Luftflotte im Mittelrhein- und Moselraum im Zweiten Weltkrieg. In: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 27. Jg., 2001, Seiten 506 – 509. Der BildBArchnd L. Douglas Keeney: Gun Camera – World War II. Photography from Allied Fighters and Bombers over occupied Europe, Shrewsbury 2000, enthält nur einige wenige Photos, die bei Tiefangriffen entstanden sind, die meisten zeigen Angriffe auf deutsche Flugplätze.
[5] Ninth Air Force Summaries of Operations, (National Archives at College Park/Maryland, RG 243, Entry 25 2. f. (1) und (2).)
[6] Ebd.

Danach lassen sich dann auch weitere Rückschlüsse auf die Vorgänge in Dresden ziehen.

Die Fragestellung dabei ist: waren Tiefangriffe auf eindeutig als Nichtkombattanten erkennbare Einzelpersonen oder –gruppen ein systematisches Massenphänomen oder nicht?

Grundsätzlich ist dabei zu unterscheiden zwischen den strategischen Jagdkräften der US-Luftwaffe und den taktischen.[7] Die Tiefangriffe der strategischen Jagdverbände der 8. Air Force setzten Anfang April 1944 ein. Am 18. April 1944 schilderte General Spaatz, der Oberkommandierende der US-Luftstreitkräfte in Europa, dem Stabschef der US Army Air Forces, das Konzept: Einsatz nur der amerikanischen Jagdkräfte bei Wetterlagen, bei denen die Bomber nicht operieren konnten, um die deutsche Luftwaffe durch Angriffe auf die Flugplätze aufzureiben, und führte bei dieser Gelegenheit aus: „Insofern die Piloten instruiert sind, *alle beweglichen Ziele* <Hervorheb. von Verf.> in Deutschland zu beschießen: 750 bis 1000 Jagdflugzeuge, die tief nach Deutschland eindringen, sind ein Anschauungsunterricht über die Schwäche der deutschen Luftwaffe für die deutsche Bevölkerung und keine Erzählung der Goebbels-Propaganda kann diesem Eindruck Paroli bieten.“ [8]

Weiter unten wird sich zeigen, daß mit dem Ausdruck „bewegliche Ziele“ jedoch nicht die Zivilbevölkerung gemeint war.

Gleichzeitig berichtete Spaatz, die Jagdpiloten seien angewiesen, nach dem Lösen von den Bombern im Tiefflug nach Hause zu fliegen und dabei *Gelegenheitsziele* (Hervorheb. von Verf.) zu beschießen.

In der Praxis wurde dies so gehandhabt, daß etwa die Hälfte jeder eingesetzten Fighter Group (Jagdgruppe), die sogenannten A-Groups, häufig die Erlaubnis erhielt, auf den Rückflügen selbständig zu operieren und Ziele im Tiefflug anzugreifen, während die B-Groups bei den Bombern zu bleiben hatten. Damit waren Tiefangriffe häufige Begleiterscheinung neben den US-Bomberflotten. Sie waren allerdings, falls sie nicht mit Bomben und Bordwaffen selbständige Operationen (Fighter Sweeps) durchführten, meist nur kurze Zeit über dem gesamten Reichsgebiet, in der Regel entlang der Rückflugrouten der Bomberverbände, aktiv. Ihre Einsatzberichte sind etwas ausführlicher als die der taktischen Jagdkräfte.

Diese waren dagegen zeitlich sehr ausgedehnt von morgens, ca. 9.30 Uhr bis abends ca. 17.00 Uhr zu bewaffneter Aufklärung oder Angriffen auf vorher bestimmte Ziele über den Fronten und deren Hinterland im Einsatz. Das umfaßte von September 1944 bis März 1945 im wesentlichen das Gebiet zwischen der westlichen Reichsgrenze und einer Linie etwa 50 Kilometer östlich des Rheins. Im April 1945, nachdem die Westfront zusammengebrochen und das Reich von den Alliierten zügig besetzt wurde, operierten sie auch für einige Tage in Mitteldeutschland bis kurz östlich der Elbe.

Bei bewaffneter Aufklärung waren sie in ihren Aktionen frei und entschieden, im Unterschied zu den in größeren Verbänden operierenden Bombern, selbständig, was sie angriffen oder auch nicht. Sie kommen deshalb eher für eine systematische Jagd auf Zivilisten in Betracht.
Die Unsicherheit der Erkenntnisse und die unterschiedliche Darstellung beider Seiten über einzelne Tiefangriffe illustriert der folgende Fall:
Am 4. Dezember 1944 meldete der Bürgermeister der Stadt Oberlahnstein an den Landrat in St. Goarshausen: „Am 4. 12. 1944 gegen 16 Uhr überflogen während des Voralarms einige schnelle Kampfflugzeuge das hiesige Stadtgebiet aus südlicher in nördlicher Richtung. Von ihnen wurde mit Bordwaffen auf die Bevölkerung geschossen. Menschenverluste sind hierdurch nicht entstanden. Weiter warfen sie 2 Sprengbomben mitteler <sic> Größe (etwa

[7] Die strategischen Jägerverbände gehörten zur 8. und 15. US-Air Force, die taktischen zur 9. und 1. Provisorischen Taktischen US-Air Force, sowie zur britischen 2. Taktischen Air Force. Die taktischen Verbände operierten über dem Front- und rückwärtigen Kampfgebiet.
[8] Letter from Spaatz to Major General Braney Giles, 18. April 1944, (Library of Congress, Washington, Spaatz Papers, Diary Section Box April 1944). Ich habe Dr. Richard G. Davis für den Verweis auf die Fundstelle sehr zu danken.

250 kg). Eine Bombe fiel ins freie Feld und die andere auf die Fahrbahn des Bergweges und traf ein Ableitungsrohr (Tonrohr). In diesem Rohr hatte ein französischer Kriegsgefangener des Kriegsgefangenenlagers 794 Oberlahnstein Schutz gesucht. Derselbe ist durch Volltreffer gefallen.
Die Flugzeuge flogen bei dem Angriff sehr niedrig. Drei in der Nähe befindliche Häuser wurden mittel beschädigt."[9]

Die amerikanische Meldung hierzu lautet: „16 P-47 362 <Fighter Group> A<rmed> R<econnaissance> KOBLENZ, LIMBURG, GIESSEN, FRANKFURT, FULDA. Dropped 16x500 GP and 16x260 Frags on barracks area LAHNSTEIN L-9191 and rail tgts. Claims: Loco 1-0-0, Bldg 4-0-0 RR Cars 0-0-15 (16 P-47 der 362. Fighter Group, bewaffnete Aufklärung Koblenz, Limburg, Giessen, Frankfurt, Fulda, warfen 16x500 <lbs> G<eneral> P<urpose> <Mehrzecksprengbomben, HS> und 16x260 <lbs> Splitterbomben auf Kasernengelände Lahnstein und Eisenbahnziele. Erfolgsansprüche: Lokomotiven 1-0-0 <zerstört, - wahrscheinlich zerstört – beschädigt, HS>, Gebäude 4-0-0, Eisenbahnwagen 0-0-15."[10]

Aus keiner der beiden Meldungen läßt sich konkret rekonstruieren, was in diesem Fall genau vorgegangen ist. Das Ziel war mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit der große Komplex der Deines-Bruchmüller-Kaserne und der Bahnhof in Niederlahnstein. Bemerkenswert ist z. B. die Differenz der abgeworfenen Bomben und die Bezeichnung dessen, was angegriffen wurde, und so verhält es sich durchweg. Jedenfalls lassen sich aus solchen Angaben keine forensisch sicheren Aussagen über Tiefangriffe und ihre genauen Ziele machen.

Zivilisten als Ziele: ein System?

Bei näherer Betrachtung ergeben sich allerdings Zweifel, ob tatsächlich von *systematischen* völkerrechtswidrigen Tiefangriffen gesprochen werden kann. So hat Willi Wagner in seiner Darstellung der Kriegsereignisse in den Kreisen Bad Kreuznach, Simmern und St. Goar eine Liste von Luftangriffen und Bordwaffenbeschuß erstellt, die sicherlich lückenhaft ist. Auffallend ist aber, daß darin lediglich drei Pferdegespanne in Zusammenhang mit solchem Beschuß für den 10. März 1945 als beschädigt aufgeführt sind.[11]

Auch aus den Listen der zivilen Opfer der Kreise Simmern und St. Goar läßt sich eine auffallende Häufung von zivilen Beschußopfern nicht entnehmen. Das immerhin in einem Gebiet, das ab September 1944 als erweitertes Kampfgebiet zu bezeichnen war. Telefonisch bestätigte Wagner, daß ihm – auch aus einer Fragebogenaktion vom Ende der 50er Jahre – keine Fälle bekanntgeworden seien, bei denen auf Feldern arbeitende Personen oder Fußgänger gezielt beschossen wurden.[12]

Gleiches bestätigte Horst Weber/Niederstedem in seiner Darstellung der Luftkriegsereignisse in den Landkreisen Bitburg und Prüm in der Eifel. Hier waren Jagdbomber der 9. US Air Force von September 1944 bis Anfang März pausenlos aktiv. Weber konnte auf 14 Seiten die Luftkriegstoten der beiden Landkreise auflisten.[13] In der langen Liste tauchen nur etwa 20 Fälle von Tötungen durch Bordwaffenbeschuß auf.

Unter diesen gab es nur zwei Fälle, bei dem Personen am 27. Dezember 1944 mit ihrem zivilen Fuhrwerk auf der Straße gezielt beschossen worden waren: „In einem Waldstück

---

[9] Sammelmeldung Der Bürgermeister als Ortspolizeibehörde Schutzpolizeidienstabteilung an den Herrn Landrat St. Goarshausen, Oberlahnstein den 4. 12. 1944, (StA Lahnstein).
[10] Ninth Air Force, Summary of Operations No 248, 4 December 1944, (National Archives at College Park (USA), RG 243, Entry 25, file 2. f. (3)).
[11] Zu diesem Zeitpunkt war der Kreis Simmern schon unmittelbares rückwärtiges Frontgebiet.
[12] Willi Wagner, Krieg in der Heimat. Die Endphase des 2. Weltkrieges im Mosel-Rhein-Hunsrück-Raum, Simmern 1995; Telefonische Rücksprache mit Willi Wagner, Nannhausen/Hsr., Februar 2000.
[13] Telefonische Rücksprache mit Horst Weber, Niederstedem, am 18. 9. 2001. Er bearbeitet die Luftkriegsereignisse im Raum Bitburg. Auch bei Matthias Thömmes, Tod am Eifelhimmel, Aachen 1999, findet sich in der Fülle der Augenzeugenberichte keine signifikante Häufung von direkten Angriffen auf Zivilpersonen.

nahe Idenheim beschießen die P-47 (der 405. Fighter Group) gegen 16:00 Uhr Pferdefuhrwerke und Lastwagen der Wehrmacht. Eva Eckers aus Idenheim, die mit einem Pferdefuhrwerk zum Dung streuen unterwegs ist, flüchtet sich angesichts der Fliegergefahr in dieses nahe Wäldchen. Doch die Sorge um ihre Töchter zu Hause läßt sie nicht ruhen und sie beschließt trotz der Warnung eines auf Urlaub befindlichen Wehrmachtssoldaten, das schützende Wäldchen zu verlassen und nach Hause zu fahren. Das bemerken einige Piloten und sie nehmen Kurs auf die 59jährige Frau auf dem Fuhrwerk. In der Nähe des Wasserbehälters beim „Beilenholz“ treffen sie die Geschosse aus den überschweren Maschinengewehren der P-47 tödlich. Etwas weiter entfernt, in der Nähe der Idenheimer Kreuzung, gerät der 44jährige Heinrich Grölinger mit Matthias Roth in die Schußlinie dieser Jagdbomber. Beide haben zusammen von einem Strohhaufen auf dem Feld ein Fuhrwerk beladen und befinden sich auf dem Heimweg. Heinrich Grölinger wird von mehreren Geschossen getroffen und schwer verletzt, während Matthias Roth einen Streifschuß davonträgt.“[14]

Bereits der zweite berichtete Fall der beiden Männer ist fragwürdig. Sie befanden sich im weiteren Hinterland der Front und sie hatten sich an einem Strohhaufen zu schaffen gemacht. Unter solchen standen aber häufig getarnte Fahrzeuge oder Panzer der Wehrmacht.

Bei den wenigen Fällen, die Weber berichtet und in denen Zivilpersonen in den Landkreisen Bitburg und Prüm durch Bordwaffenbeschuß getötet wurden, waren denn auch durchweg Fahrzeuge oder Einrichtungen des Militärs oder Verkehrsmittel des Straßen- oder Eisenbahnverkehrs im Spiel: sie ereigneten sich auf Straßen oder Eisenbahnlinien.

Hier eine Zusammenstellung dieser Fälle:
11. September 1944: „Die 367. Fighter Group hat den Auftrag, an diesem Tag … die 5. <U.S.> Panzerdivision zu unterstützen. Im Laufe des Tages beschießen die Squadrons im Raum Trier – St. Vith Eisenbahnzüge an den Strecken Trier – Köln. Gegen 11:00 Uhr kommt in Stadtkyll der 65jährige Christof Bach aus Ahrdorf beim Beschuss eines Zuges ums Leben. Zwischen Kyllburg und St. Thomas stirbt gegen 13:40 der 45jährige Albin Schellhaas durch Bordwaffen, die auf seinen Zug abgefeuert werden. Um 16:30 <sic> greifen 12 LIGHTNING einen Zug bei Gondelsheim an und verursachen wiederum ein furchtbares Blutbad. Acht deutsche Soldaten kommen ums Leben, Peter Jakobi aus Hermespand stirbt zwei Tage später an seinen Verletzungen.“[15]

21. September 1944: An diesem Tag waren laut des Irreler Chronisten „Fremdarbeiter damit beschäftigt, am Fuße des Katzenkopfes einen Panzergraben auszuwerfen. Gegen 4 Uhr nachmittags wurden diese Arbeiter durch Tiefflieger angegriffen und mit Bordwaffen beschossen. Dabei gab es Tote und Verwundete.“[16]

21. Dezember 1944: „Da es in diesen Tagen in der Luft ruhig ist und auch sonst die Front recht weit vorne sich befindet, kehren viele Evakuierte in ihre Häuser zurück, um nach dem Rechten zu sehen. Wo es möglich ist, wird ein fahrbarer Untersatz organisiert, meist ein Fahrzeug der Wehrmacht auf einer Nachschubfahrt zur Front. … Die THUNDERBOLT der 354. FG streifen gegen 14:00 Uhr im Raum Arzfeld umher. Zwischen „Eigelsfenn“ und Arzfeld nehmen sie einen Lastwagen der Wehrmacht unter Beschuß, in dem sich auch Zivilisten befinden. … Das Fahrzeug wird durch Bordwaffengeschosse getroffen und Magdalena Strahnen schwer verletzt. Sie verstirbt am Abend im Krankenhaus Neuerburg.“[17]

---

[14] Horst Weber: Zielpunkt Südeifel. Ein Tagebuch über die Luftkriegsereignisse in den Kreisen Bitburg und Prüm 1939 – 1945 in zwei Bänden. Bd. 2, August 1944 – 1945, Bitburg o. J. (2003) S. 183.
[15] Ebd. S. 17.
[16] Ebd. S. 35.
[17] Ebd. S. 84.

26. Dezember 1944: „Ins Kreuzfeuer der Maschinengewehre einer P-47 kommt … auch das Försterhaus in Röhl. Zum Entsetzen ihrer Eltern wird die 20jährige Gisela Spoo, Tochter des Försters, im Hausflur von einem Geschoß tödlich getroffen.“[18] Ziel war eine Flakstellung auf der Stedemer Höhe.

„Kurz vor 13:00 Uhr greifen 6 Typhoon der 247. Sq<uadron> im Tiefflug abgestellte LKW im Raum Niedermehlen an und zerstören zwei davon und beschädigen zwei weitere. In die Geschoßbahnen der Flugzeuge gerät dabei der 48jährige Johann Nickels aus Herscheid und wird bei diesem Beschuß getötet.“[19]

22. Januar 1945: „Die 406. FG hat um 14:00 Uhr 16 THUNDERBOLT ihrer 514. FS in den Raum Arzfeld losgeschickt und diese werden dann von der Bodenkontrolle zu den (rückflutenden) Kolonnen geschickt. Dort bombardieren und beschießen die Piloten Fahrzeuge aller Art. Bei Hölzchen kommt unglücklicherweise der 70jährige Johann Lux aus Scheidchen gegen 15:00 Uhr zwischen die Geschoßbahnen der Jagdbomber und wird durch Bordwaffengeschosse getötet.“[20]

„Inzwischen sind 11 THUNDERBOLT der 404. FG … ebenfalls im Raum Prüm – Arzfeld, um an der Bekämpfung der Fahrzeugkolonnen teilzunehmen. Zwischen 15:00 und 15:45 Uhr zerstören sie … durch Bombenwurf und Bordwaffenbeschuß 17 Fahrzeuge und beschädigen zwei Gebäude und 15 Fahrzeuge in der Nähe von Prüm. Dort befindet sich der 15-jährige Johann Büchel aus Watzerath mit seiner Cousine auf dem Weg nach Nimsreuland. Bei Schloßheck werden sie von einem dieser Jagdbomber beschossen. Johann Büchel trifft ein Geschoss im Genick und er ist sofort tot, während seine Cousine unverletzt bleibt.“[21] Hier könnte es sich um einen der wenigen Fälle zu handeln, bei denen gezielt auf Zivilpersonen geschossen wurde.

25. Februar 1945: „An diesem Mittag befinden sich auf der Straße von Niederstedem nach Esslingen deutsche Kolonnen auf dem Rückmarsch. Ein Flight von vier THUNDERBOLT der 368. FG hat im Raum Dockendorf und Scharfbillig seine Bomben abgeworfen und überfliegt gerade diese Kolonne. Der Führer des Flights beschließt, die Truppenansammlung anzugreifen und zu beschießen. … Im letzten Haus von Niederstedem flüchtet aufgrund dieses Beschusses die 78jährige Margareta Boch … in den sicheren Keller des Hauses. Doch bevor sie den Keller erreicht, durchschlägt ein Geschoß aus den Bordwaffen die Bimssteinwand des Treppenhauses und fügt ihr tödliche Verletzungen zu.“[22]

Folgendes Beispiel mag ebenfalls bezeichnend sein: zum 22. September 1944 meldete die Luftwaffe: „In Berghausen, Kreis Wittgenstein, wurden spielende Kinder durch Tiefflieger beschossen, keine Verluste“.[23] Tatsächlich war das Ziel ein Zug, der beschossen worden war.[24]

In den meisten Fällen bleiben die Angaben über solche Vorgänge vage oder pauschal.[25]
Obwohl es bereits in den frühen und mittleren Jahren vereinzelte britische Tiefangriffe mit Bordwaffen, meist bei Nacht gegeben hatte, wurde das Thema Tiefflieger erst im Jahr 1944 akut und beherrschte dann die allgemeine Wahrnehmung des Luftkriegs bis in die Erzählungen heutiger Tage hinein.

---

[18] Ebd. S. 166.
[19] Ebd. S. 168.
[20] Ebd. S. 228.
[21] Ebd. S. 228.
[22] Ebd. S. 244.
[23]Seekriegsleitung, Eingegangene Meldungen der Luftwaffe während des 23.9.44, (Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, fürderhin BArch-MArch, RM 7/301).
[24]Heinz Strickhausen: Berleburg, eine Kleinstadt am Rande des Zweiten Weltkriegs, 1996, S. 316.
[25]So zum Beispiel: Der Wehrwirtschaftsoffizier des Wehrkreiskommandos XII, Lagebericht April 1944: „Bordwaffenbeschuß auf Fliegerhorste, Bahnhöfe, Eisenbahnzüge, aber auch auf einzelne Fahrzeuge und auf dem Feld arbeitende Bauern nehmen zu“ (BArch-MArch RW 46/463).

Operation Chattanooga I: Tiefangriffe erhalten eine propagandistische Dimension

Zu Anfang April begann die 8. US-Air Force mit ersten Tiefangriffen auf Züge, Binnenschiffe auf Kanälen und Flugplätze der Luftwaffe in Nordwest- und Westdeutschland.

Im Mai/Juni 1944 wurde das Thema dann plötzlich in der deutschen Kriegspropaganda hochgespielt und Gegenstand interner Aktivitäten von SS, Polizei, Wehrmacht und Auswärtigem Amt.

Den Anlaß hierfür lieferte die 8. US-Air Force selbst am 21. Mai 1944 mit dem Unternehmen „Chattanooga 1“, einer großangelegten Tiefflug-Operation hauptsächlich zur Eisenbahnjagd, aber auch gegen Eisenbahnbrücken, Schiffsverkehr und Flugplätze der Luftwaffe. Das Operationsgebiet erstreckte sich über Norddeutschland zwischen 51° und 54° N und 7° und 14° O in der Zeit von etwa 11.00 bis 15.00 Uhr. Gleichzeitig griff die 9. AF in Frankreich weiträumig Ziele an, Jäger der RAF ebenfalls in Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland. Über Deutschland operierten allein über 600 US-Jagdflugzeuge.[26]

Die Erstziele waren Lokomotiven, daneben sollten bei sich bietender Gelegenheit auch Flugzeuge auf den Fliegerhorsten am Boden zerstört werden. Die Lokomotiven waren in einem Teil des Operationsgebietes mit Bomben anzugreifen, und wenn möglich, sollten dabei Zielfotos mit Schießkameras gemacht werden – was wohl keine so glückliche Idee war, denn wegen der Ungenauigkeiten beim Bombenabwurf der Jagdbomber konnten, wenn die Piloten die Bordwaffen nicht ausgeschaltet hatten, von den gleichzeitig ausgelösten MG-Salven Treffer in die besetzten Wagen gehen. Durch seine neue Dimension hatte das Unternehmen einen (sicher beabsichtigten) alliierten Propagandaeffekt, wie Spaatz das ja auch in dem schon erwähnten Brief an General Giles für solche Unternehmen angedeutet hatte.[27]

Das Wetter war dieser Operation nicht besonders günstig, tiefhängende Wolken behinderten zum Teil die US Jäger, was diese aber nicht hinderte, im Tiefstflug eine furiose Flugshow zu geben. Es sieht so aus, als ob es ein besonderes Kennzeichen dieses Unternehmen gewesen ist, daß erstmals US-Jäger in großer Anzahl so niedrig wie vorher nicht, nämlich über den Flugplätzen praktisch hinunter bis in Baumwipfelhöhe operierten und das löste in Deutschland größte Aufregung aus.

Sie wurde durch die Presse noch zusätzlich angeheizt, zumal in den letzten Maitagen noch weitere häufige Tiefangriffe stattfanden.

Zu den wütenden deutschen Reaktionen über die Tiefangriffe passen dramatische Einzelheiten, die im Flash Report (Eilmeldung an das Oberkommando) der 8. Air Force vom 21. Mai 1944, 21.30 Uhr erwähnt wurden: Eine Gruppe berichtete, daß eine Einheit von Mustangs über eine Stadt flog und Familien aus der Kirche kommen sah – der 21. Mai 1944 war ein Sonntag. Die Mustangpiloten – so ihr Bericht - hielten sich mit Feuern zurück, bis sie eine Bahnstation anflogen, wo sie einen Zug in die Luft jagten. Ein Flight Commander berichtete: „Als ich meine Hand aus dem Cockpit streckte und auf die amerikanischen Hoheitszeichen wies <demnach müßte er das Cockpit-Dach zurückgeschoben haben, H. S.>, um ihnen klar zu machen, daß wir Feinde seien, weigerten <refused> sich die Zivilisten, aus dem Weg zu gehen. Sie standen in kleinen Gruppen da und betrachteten den Beschuß militärischer Ziele.“[28]

---

[26] HQ VIII Fi Comd, 21 May 44 0235 DBST F(ield) O(rder) 344, (Air Force Historical Research Agency (AFHRA), Maxwell/Alabama, Microfilm A 5971); O.K.L. Führungsstab Ic/Luftwesen, Nr. 51 816/44 g.Kdos., (BArch-MArch RL 2 II/522).

[27] Wahrscheinlich handelt es sich dabei auch um den Einsatz, den Chuck Yeager in seiner Autobiographie, datiert allerdings auf Herbst 1944, beschreibt, Chuck Yeager and Leo Janos, Yeager. An Autobiography, New York, New York, 1985, S. 79 ff. Yeager äußerte sich in moralischer Hinsicht sehr kritisch über dieses Unternehmen.

[28] Operational Flash Report, Operation No. 360, 2130 Hrs. 21 May 1944, (AFHRA Microfilm A 5971).

Im Flash Report wird interessanterweise betont, daß überall in Norddeutschland Zivilisten die amerikanischen Maschinen beobachteten, ohne sich in Sicherheit zu bringen. Offenbar schätzten sie die Situation völlig falsch ein und glaubten, die Tiefflieger seien deutsche Maschinen.

Was war am 21. Mai 1944 tatsächlich geschehen?

Zunächst ist da der allgemeine Mordvorwurf von deutscher (NS-)Seite. Hier wäre zu prüfen, was davon zutrifft, soweit dies aus den Quellen noch möglich ist.

Der Wehrmachtbericht vom 22. Mai meldete noch sachlich: „Nordamerikanische Jagdfliegerverbände führten gestern Angriffe auf Ortschaften und Personenzüge in Nord- und Mitteldeutschland. Es entstanden Verluste unter der Bevölkerung.“[29]

In den Lagemeldungen der Luftwaffe heißt es für den 21. Mai 1944 deutlicher: „Bordwaffenangriff auf Zivilbevölkerung bei Greifswald, Stralsund sowie in zahlreichen Dörfern der Provinz Pommern, Mecklenburg, Brandenburg.“[30]

Die Fliegermeldungen des Reichsschatzmeisters der NSDAP vermerken als Ziele des 21. 5. 44: Versorgungseinrichtungen der Städte ... die Zivilbevölkerung in einigen Städten und auf dem Lande, Bahnhöfe, Züge, Kraftwagen, Schiffe und Vieh auf den Weiden. Die Personenverluste seien verhältnismäßig gering.

Aufgeführt wurden: Mecklenburg 4 Tote,
Mark Brandenburg 15 Tote,
Osthannover 4 Tote,
Pommern 4 Tote,
Südhannover-Braunschweig 2 Tote,
Schleswig-Holstein 18 Tote
Insgesamt 47 Tote.[31]

Die Verletzten beziffern die Fliegermeldungen mit ca. 240 – 250.

Bemerkenswert ist dabei, daß Angriffe auf Zivilisten in den Fliegermeldungen des Reichsschatzmeisters der NSDAP für 1944 sonst nur noch zweimal vermerkt sind, und zwar zum 23. August und zum 24. Oktober 1944.

Laut Lagemeldung der Luftwaffe für die Seekriegsleitung zerstörten die US-Jagdflieger 70 Lokomotiven und beschädigten 33.[32] Demnach müssen über 100 Züge beschossen worden sein. Von dem Personal der Reichsbahn starben 16 und 80 wurden verletzt, die entsprechenden Verlustzahlen unter den Reisenden waren 37 und 113.[33]

---

[29] Die Wehrmachtberichte 1939-1945, Bd. 3, 1. Januar 1944 bis 9. Mai 1945. Gesellschaft für Literatur und Bildung (Hg.). Köln 1989, S. 108.

[30] Eingegangene Meldungen Genst. Luftwaffe während des 21. 5. 44, (BArch-MArch RM7/300).

[31] Reichsschatzmeister der NSDAP, Übersicht über die feindliche Fliegertätigkeit in der Zeit vom 20. 5. 44 8.00 Uhr – 22. 5. 44 8.00 Uhr, (Bundesarchiv (fürder BArch-MArch) NS 1/585). Leider scheinen für den 21. Mai 1944 keine Luftlagemeldungen des Chefs der Ordnungspolizei erhalten geblieben zu sein. Die Anfragen nach Luftlagemeldungen der Polizei im Staatsarchiv Schwerin und im Archivum Panstwowe w Szcecinie Szcecin/Stettin blieben ebenfalls ergebnislos.

[32] Tagesmeldung Luftlage 22. Mai 1944, Nachtrag zum Angriff am 21. 5. durch feindliche Jagdverbände, (BArch-MArch, RM 7/300).

[33] Tagesmeldung der Deutschen Reichsbahn vom 21. 5. 1944: in: Horst-Adalbert Koch, Flak. Die Geschichte der deutschen Flakartillerie und der Einsatz der Luftwaffenhelfer, 2. Aufl. Bad Nauheim 1965, S. 260. Leider gibt Koch keinen Fundort für die Meldung der Reichsbahn an, in den erhalten gebliebenen Unterlagen des OKL ist sie nicht vorhanden (freundliche Mitteilung von Dr. Horst Boog, Freiburg). Möglicherweise hat Koch aus einer Akte in seinem Privatbesitz zitiert. Das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung vermerkt 71 Lokomotiven als zerstört und 33 als beschädigt, außerdem eine erhebliche Verletztenzahl an Reisenden und Zugpersonal, Kriegstagebuch der Seekriegsleitung, herausgegeben von Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung von Hansjoseph Maierhöfer, Teil A, Band 57, Mai 1944, Berlin, 1995, S. 400.

Am 23. Mai veröffentlichte die NS-Presse die folgenden Fälle, in der als völkerrechtwidrige Ziele aufgeführt wurden:[34]

Ort	Ziel	Tote/Verletzte
Hützel/Kr. Soltau	Kleinbahnhof	?
Langenhagen/Kr. Hamburg-Land	Feldmark, Bauern	?
Wiebersdorf/Kr. Ludwigslust	Gehöft	1/0
Kratzeburg/Kr. Stargard	besonders Frauen	0/1
Kr. Malchin	Rittergut	0/2
Hagenow	Wohnhäuser	?
Nähe Berlin	Spaziergänger	?
Bernau-Eberswalde	Ausflüglerzug	3/2
Lindenberg-Schwanebeck?	LKW, Heidekrautbahn	0/4
Neu-Löwenburg	Bauernhof	?
Wellsickendorf/Kr. Jüterbog-Luckenwalde	Mühle, Scheune, Stall, Kirche	?
Appendorf/Kr. Westprignitz	Zivilistengruppe	?
Lehnitz b. Berlin	Schnitterunterkünfte	1/2
Neuruppin-Wildberg	Bahnauto	5/6
Gesamt:		10/17

Wenn man den Angaben der Reichsbahn glauben darf, dann wären von den 47 in den Fliegermeldungen des Reichsschatzmeisters erwähnten Toten 37, also weitaus die meisten, den Angriffen auf Züge zum Opfer gefallen, sodaß etwa zehn Tote anderen Angriffen zugerechnet werden müßten.[35] Das deckt sich mit den Angaben des VB laut Tabelle, aus der sich 10 Tote, die nicht im Zusammenhang mit Zugverkehr gesehen werden müssen, ergeben.

Wie auch aus den amerikanischen Einsatzunterlagen hervorgeht, waren aber tatsächlich nicht nur Lokomotiven, sondern eine Vielzahl von Zielen angegriffen worden – „anything of military value they could find <alles was sie von militärischem Wert finden konnten>", wie es im Operation Flash Report des Fighter Command hieß.[36] Eine Aufaddierung, die auf den

Setzt man die Zahl der Personal- ins Verhältnis zu den Materialverlusten, dann fielen grob geschätzt auf jeden siebten beschossenen Zug ein toter und auf jeden zweiten ein verletzter Eisenbahner, auf jeden dritten Zug ein toter und auf jeden der Züge ein verletzter Reisender. Dieses Verhältnis legt die Erkenntnis nahe, dass die US-Piloten sich in der Regel an den Befehl gehalten haben, die Lokomotiven, nicht die Personenwagen zu beschießen.
Die amerikanische Seite beanspruchte 91 zerstörte und 143 beschädigte Lokomotiven, Headquarters VIII Fighter Command Narrative of Operations Intelligence Summary No 189, 21 May, 1944, (AFHRA Microfilm A 5971).

[34]Zusammenstellung nach den Artikeln „Der Gipfel des Terrors", in: Greifswalder Zeitung vom 23. Mai 1944, StA Greifswald, sowie „Die Verbrecher des James Doolittle", in: Völkischer Beobachter, Ausgabe Berlin, vom 23. Mai 1944.

[35]Dies unter der Annahme, dass die genannten 16 getöteten Eisenbahner nicht in der Verlustliste des Reichsschatzmeisters der NSDASP enthalten sind.

[36]Operational Flash Report, Operation No. 360, 2130 Hrs. 21 May 1944, (AFHRA Microfilm A 5971).

Flash Reports der einzelnen Fighter Groups beruht, ergibt die Summe von rund 600 Zielen, die als beschossen gemeldet wurden.[37] Wahrscheinlich waren es aber noch mehr.

Dazu gehörten u. a. Schiffe, Lastwagen, Häuser, Umschaltwerke, Schleusen, Strommasten, ein offener Wagen (open staff car) mit einer Flagge daran und vier Passagieren, Fabriken usw. Vor allem die 55. FG legte nach ihrer Rückkehr eine lange Erfolgsliste vor. Fast alle Ziele lassen sich unter dem Rubrum militärische oder doch als den Kriegsanstrengungen dienliche einordnen, und man kann auch davon ausgehen, daß ihr Beschuß in fast allen Fällen kriegsvölkerrechtlich nicht zu beanstanden war.[38]

Es gibt unter den Zielen, die von den Piloten als beschossen gemeldet wurden, aber auch einige, deren Nennungen starke Zweifel aufkommen lassen, ob ihr Beschuß mit dem Völkerrecht wirklich vereinbar war.

Da ist zunächst die amerikanische Bestätigung der NS-Angabe „Vieh auf den Weiden." Hierzu meldete ein Pilot der 352. FG 25 erschossene Kühe und einer der 355. FG eine „cow", hier allerdings zusammen mit einer „loco<motive>" und einer Radar-Station bei Gadebusch. Man muß annehmen, daß sich zumindest in diesen Fällen einige Piloten einen bösen Streich geleistet haben, der dann auf sie bzw. ihre Kameraden zurückschlug.

Verdächtig sind ferner Meldungen wie: „town hall <Rathaus>", „tin roofed building <Gebäude mit Blechdach>", „camouflaged barn <getarnte Scheune>", „tram <Straßenbahn>", „1 warehouse damaged with numerous casualties to 200 personnel <ein Lagerhaus beschädigt mit zahlreichen Verlusten bis zu 200 Personen>", und schließlich die pauschale Angabe „all targets of opportunity visible <alle Gelegenheitsziele, die zu sehen waren>".[39]

Zumindest etwa bei der Straßenbahn (obwohl auch solche bei kriegswichtigen Transporten eingesetzt waren), der Stadthalle, dem Haus mit einem Blechdach, aber auch bei den Kühen stellt sich die Frage, ob und wieweit hier die Grenzen des Erlaubten erreicht oder überschritten waren. Der staff car mit der wehenden Flagge legt nahe, daß es sich möglicherweise um einen Feiertagsausflug gehandelt haben könnte, der dann unter Beschuß genommen wurde. Das erwähnte „warehouse" kann auch ein ziviles Lagerhaus gewesen sein. Zumindest erlaubt die Liste wegen ihrer Anzahl unklar benannter Ziele die Vermutung, daß bei diesem Einsatz durch die Jägerpiloten nicht immer sorgfältige Zielansprachen vorgenommen worden waren.[40] Vielleicht mögen auch flapsige Formulierungen einweisender Offiziere beim Briefing das Ihrige hierzu getan haben.

Hinzu kommt noch folgendes: das östliche Deutschland war von dem seit Jahresbeginn 1944 intensivierten alliierten Flugbetrieb im Unterschied zum Westen des Reiches bislang weitgehend verschont geblieben, und so ist es leicht verständlich, daß in vielen Fällen die Bevölkerung die Situation falsch einschätzte, als plötzlich am hellichten Tag über der Mitte und bis weit in den Osten des Reichsgebietes Tiefflieger auftauchten und sie nicht glauben mochte, daß es sich um Amerikaner handelte. Die Vermutung ist angebracht, daß ein nicht näher bestimmbarer Teil der Personenverluste daraus resultierte, weil die Menschen die neue Situation erklärlicherweise falsch eingeschätzt und keine Deckung gesucht hatten, sondern die überfliegenden Maschinen fasziniert beobachteten, bis es zu spät war. Die Berichte der amerikanischen Piloten unmittelbar nach ihrer Rückkehr bestätigten das, noch bevor im Reich der propagandistische Aufruhr losbrach. Viele Zivilpersonen werden bei Chattanooga I so in Schußbahnen geraten sein, die ihnen nicht galten.

---

[37]Flash Reports from AJAX, 21 May 1944; ebd.

[38]Mission Summary Reports der 353., 356., 78., 4., 361., 355., 352., 357., 359., 364., 339., 55. FG sowie Headquarters VIII Fighter Command Narrative of Operations Intelligence Summary No 189, 21 May, 1944, (AFHRA Microfilm A 5971).

[39]Ebd.

[40]Hierzu Chuck Yeager in: Yeager, S. 81: "... over Germany, where you would be killed or taken prisoner if forced to BArchil out, there were hundreds of scared young pilots free-lancing down on the deck every day – hitting fast and getting the hell out, and maybe not being too particular about what they shot at <... über Deutschland, wo man getötet oder gefangengenommen werden konnte, wenn man aussteigen mußte, waren jeden Tag hunderte von aufgeregten jungen Piloten auf freier Jagd, die schnell trafen und die Hölle losließen und die vielleicht nicht allzu wählerisch waren mit dem, worauf sie schossen>".

Wie noch zu zeigen ist, gab es aber am 21. Mai 1944 mindestens einen Fall, bei denen Zivilpersonen mit tödlichem Ausgang bewußt unter Feuer genommen worden waren.

Bei dem Unternehmen wurden 26 Jagdflugzeuge von Flak abgeschossen, mindestens zwölf Piloten gerieten in Gefangenschaft. Die Vernehmungen von neun von ihnen wurden in der Auswertestelle West der Luftwaffe in Oberursel/Taunus eine hochnotpeinliche Angelegenheit, zumal auf dem Hintergrund der gleichzeitig laufenden Kampagne Goebbels' gegen alliierte Flieger. Dafür spricht auch die Beteiligung des SD an den Verhören.[41] Der Vorwurf lautete auf Tötung von Zivilpersonen durch direkten Bordwaffenbeschuß in oder bei Greifswald.

Die beschuldigten Piloten waren:

Cpt. Weisel, 1st Lt Tipton, 1st Lt. Garlock von der 55. FG[42]

2nd Lt. Mulvey von der 339. FG[43]

Lt. Col. Clark von der 352. FG[44]

1st Lt. Rowan von der 353. FG[45]

2nd Lt. Anderson von der 356. FG[46]

1st Lt. Michaely von der 357. FG[47] und

2nd Lt. Shupe von der 359. FG.[48]

Die Vernehmungen in der Auswertestelle West der Luftwaffe in Oberursel ergaben, daß der Befehl für die amerikanischen Piloten gelautet hatte, Eisenbahnziele anzugreifen, worunter sie Züge, Eisenbahnstationen und Geleise verstanden hatten.[49] Güterzüge hätten vollständig angegriffen werden dürfen, bei Personenzügen seien nur die Lokomotiven als Ziele freigegeben gewesen. Befehle, die Zivilbevölkerung zu beschießen, hätten in keinem Fall vorgelegen. Das wurde „Robinson" (Görings Hauptquartier) und „Kurfürst „(Luftwaffenführungsstab) am 30. Mai 1944 durch Fernschreiben übermittelt.[50]

Wenige Tage später bestätigte ein Pilot, der am 28. Mai 1944 in Frankreich oder Belgien abgeschossen worden war, diese Aussage, nämlich, „… daß strengster Befehl gegeben

[41] BArch-MArch RL 2/II 522; Raymond F. Toliver, The Interrogator. The Story of Hanns Joachim Scharff Master Interrogator of the Luftwaffe, Atglen 1997, S. 200 ff. Als Faksimile ist hierin Scharffs „Gästebuch" abgedruckt, in dem die Namen der in den deutschen Vernehmungsberichten genannten Gefangenen auftauchen. Es handelt sich dabei um ein Notizbuch, in dem Scharff mit Datum und Einheitszugehörigkeit die Gefangenen auflistete, die er verhört hatte. Der Angelegenheit widmete Scharff im übrigen ein ganzes Kapitel seines Buches. Danach handelte es sich um ein dramatisches Ermittlungsverfahren, das die Nervenkraft der gefangenen Amerikaner bis an die Grenzen des Erträglichen belastete. Wahrscheinlich hat Scharff, der für ein amerikanisches Publikum schrieb, die Schilderung des Verfahrens aufgebauscht. So verlegt er den Massentiefangriff und die anschließenden Verhöre auf die Zeit um Ostern, tatsächlich aber war es die Pfingstzeit. Der dramatische Tiefangriff auf Greifswald – Scharff spricht von seinen des Kriegsverbrechens beschuldigten Gefangenen als den „Greifswald seven" – muß in der weiteren Umgebung stattgefunden haben, denn nach Auskunft des Stadtarchivs Greifswald ist dort darüber nichts nachweisbar, StA Greifswald an Verf., 23. 10. 2000 sowie Standesamt Greifswald an Verf. 04. 01. 2001. Die wichtigsten Aussagen Scharffs passen aber zu dem erwähnten Untersuchungsbericht der Luftwaffe. An der von ihm berichteten Rehabilitation der Piloten ist nicht zu zweifeln. In Scharffs „Gästebuch" sind alle gefangenen Piloten unter dem 2. Juni eingetragen bis auf Michaely, der erst am 7. Juni erscheint. Vermutlich bezeichnen die Daten des „Gästebuchs" den Tag des letzten Verhörs. Scharff berichtet im übrigen nur über sieben Beschuldigte. Die Beteiligung des SD an den Verhören bestätigt auch der Vernehmungsbericht Engl./amerik. Tiefangriffe am 21. 5., (BArch-MArch RL 2 II/518 u. 522).

[42] Missing Air Crew Reports (MACR) 4978, 4977 und 4979. (National Archives (NA) in College Park/Maryland, RG 92)

[43] MACR 4982, ebd.

[44] MACR 4988, ebd.

[45] MACR 4990, ebd.

[46] MACR 5105, evd.

[47] MACR 4997, ebd.

[48] MACR 5001, ebd.

[49] KR (Fernschreiben) 1. Vernehmungsbericht, ohne Datum, (BArch-MArch RL 2 II/5229.

[50] Ebd. sowie Fernschreiben der Auswertestelle West BR.B Nr. VE 00529 GKdos, 30. 5. 44, 17.00 Uhr, (BArch-MArch RL 2 II/518).

worden ist, entweder gesamte Güterzüge oder alleinfahrende <sic> Lokomotiven oder bei Personenzügen nur die Lokomotiven anzugreifen."[51] Der Bericht der Auswertestelle West kommentiert dies mit dem Satz: „Die eingebaute Kamera ist der unbestechliche Zeuge der Meldung." Daß die Gefangenenaussagen, die Befehle ordneten an, den Bordwaffenbeschuß von Personenzügen auf die Lokomotiven zu beschränken, keine Schutzbehauptungen waren, klingt insofern glaubwürdig, als die Zahl der Getöteten und Verletzten am 21. Mai 1944 wesentlich höher hätte sein müssen, wenn die Amerikaner und Briten auch die Personenwagen aller beschossenen Züge unter Feuer genommen hätten. Auch gefährdeten schließlich die aussagenden Gefangenen später abgeschossene Kameraden, die sich nicht an die ergangenen Befehle halten würden.

In dem angeführten Fernschreiben heißt es dann wörtlich weiter: „Beschießung von Einzelpersonen: Befehle, auf die arbeitende Bevölkerung zu schießen, sind lt. Aussage der K<riegs>g<efangenen> nicht gegeben worden. Beschießung der arbeitenden Bevölkerung hat in einem Fall durch einen Angehörigen durch einen Angehörigen der 338. (F) Staffel, 55 (F) Group im April 44 aus eigenem Entschluß stattgefunden. … Gefangene Geschwader-Führer sagen aus, daß derartige Auswüchse strengstens geahndet würden und daß mit derartigen Befehlen auch in Zukunft nicht zu rechnen sei."[52]

Es gibt hierzu eine analoge Weisung für die amerikanischen Bomberverbände in jedem Einsatzbefehl. Hier lautet die stereotype Formulierung für die Bombardierung letztmöglicher Gelegenheitsziele: „Any military objektive positively identified as being in Germany <Jedes militärische Objekt, das positiv als in Deutschland liegend identifiziert ist>."[53] Das heißt im Klartext, daß für die 8. US-Air Force rein zivile Objekte als Gelegenheitsziele nicht in Frage kamen. Inwieweit deren Beurteilung unter Einsatzbedingungen durchführbar war, steht auf einem anderen Blatt, aber in diesem Zusammenhang geht es um die Absichten in der Kriegsführung.

Bei allen gefangenen Piloten wurden denn auch in der Auswertestelle West der Vorwurf völkerrechtswidriger Beschießung von zivilen Zielen fallengelassen, sie wurden als normale Kriegsgefangene in Gefangenenlager der Luftwaffe überstellt und kehrten nach dem Krieg heim. Wie der Vernehmungsoffizier Scharff in seinen Erinnerungen berichtete, war es ihre Rettung, daß ein Schießfilm aus einer abgestürzten Maschine geborgen wurde, der eine Szene dokumentierte, bei der vier Frauen auf einer Landstraße von MG-Garben niedergemäht wurden. Der schuldige Pilot hatte beim Absturz seiner Maschine den Tod gefunden.[54]

Bei dem erwähnten Film muß es sich um den gleichen handeln, den auch der Leiter der Rundfunkabteilung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda und Rundfunkkommentator Hans Fritzsche in seinem Nachkriegs-Buch erwähnt".[55]

Bei den Vernehmungen in Oberursel hatte außerdem der Gefangene Cpt. Weisel die Tötung einer alten Frau auf dem Felde durch einen Staffelkameraden zu einem früheren Zeitpunkt beschrieben. Er gab in seiner Vernehmung zu Protokoll, daß ein Staffelangehöriger der 55. Group „kurz nach dem Abschuß des Group Leader sich bei einer Offiziersbesprechung im Briefing damit rühmte, eine Frau auf dem Felde beschossen zu haben. An den Namen des Piloten, der aus der 338. Fighter Squadron stammte, konnte er sich nicht mehr erinnern. Er

---

[51] Fernschreiben der Auswertestelle West, Br.B Nr. VE 00541/44 GKDOS, an Robinson Roem Eins C, an Kurfürst Roem Eins C, 3. 6. 44, (BArch-MArch RL 2 II/518).

[52] Fernschreiben der Auswertestelle West, Oberursel TS Br. B. Nr. VE 00529/44 GKDOS, 30. 5. (44) an Robinson Roem Eins C, Gltd an Kurfürst Roem Eins C. Roem Eins C war die Bezeichnung für die Feindlageoffiziere dieser Stäbe. (BArch-MArch RL 2 II/518).

[53] Allgemein in den 8 AF Mission Files, (AFHRA Bestand 520.332).

[54]Scharff, Interrogator, S. 223. Es könnte sich, mit gebotener Vorsicht gesagt, dabei um 1st. Lt. Joseph F. Pierce von der 357. FG gehandelt haben, der bei einem Tiefangriff auf eine Lokomotive zwischen Anklam und Greifswald abgeschossen wurde und der beim Absturz ums Leben kam. Die Absturzstelle lag nur 1,2 Kilometer südlich Greifswald. Wie aus einem ins Englische übersetzten deutschen Bericht des Flugplatzkommandos Greifswald vom 23. Mai 1944 hervorgeht, wurde aus den Trümmern seiner Maschine eine Filmkamera geborgen und der Auswertestelle West übersandt, Missing Air Crew Report 4995 (NA at College Park/Maryland, RG 92),

[55](o. Verf.) Hier spricht Hans Fritzsche, Zürich 1948 auf S. 249 f.

ist blond und von großer Gestalt. Dieser Pilot sagte in der Offiziersbesprechung Folgendes <!>: Er habe ein Haus in einer kleinen Stadt beschossen und beobachtet, wie die Geschosse seiner MG's durch das Dach gingen. Beim Weiterflug hat er eine alte Frau auf dem Felde arbeiten gesehen und sie gleichfalls beschossen. Er habe deutlich gesehen, wie die Geschosse durch sie ‚mitten hindurch' gegangen seien. Der die Besprechung leitende Offizier, Major Jons (Jones?) habe daraufhin dem Flugzeugführer eine strenge Verwarnung erteilt, und die übrigen Staffelangehörigen haben nicht mehr mit ihm verkehrt. Er versuchte seine Handlungsweise mit der Begründung zu rechtfertigen, daß die alte Frau eine ‚Feindin' gewesen sei.

Die Staffelangehörigen nannten den Flugzeugführer zum Spott ‚Chickenskit', was ihn sehr geärgert haben soll. Als Strafe erhielt er eine scharfe Verwarnung <und> durfte längere Zeit nicht fliegen.

Der Kriegsgefangene wiederholte diese Aussage, nachdem als Zeuge ein zweiter Vernehmungsoffizier (Fw. Kasper) hinzugezogen worden war.

Der Kriegsgefangene entrüstete sich über diese Handlungsweise und brachte zum Ausdruck, daß die Führung nicht damit einverstanden sei. Allerdings gäbe es in jeder Einheit einzelne schwarze Schafe, die sich zu derartigen Taten hinreißen ließen."[56]

Ergänzt wurde diese Aussage Weisels durch eine weitere, die ein mit Namen nicht genannter gefangengenommener Pilot machte, der am 24. Mai auf deutschem Boden notgelandet war. Er gab an, daß „ ein Staffelkamerad – 2nd Lt. – im April/Mai einen Personenzug von der Seite anfliegend von hinten bis vorn beschossen habe, obwohl der Befehl auf Angriff auf Lokomotiven gelautet habe. Er wurde daraufhin mit einer Geldstrafe von Stirling 75,- bestraft und erhielt außerdem Startverbot für eine Woche."[57]

Die Aussage Weisels über die gezielte Tötung der alten Frau durch Bordwaffenbeschuß wurde laut Verteiler in einer Sammlung von Informationen für die Feindlageoffiziere wörtlich und ungekürzt bis hinunter zu den Staffeln und Abteilungen in der Luftwaffe bekanntgemacht.[58] Daß hierbei publik gemacht wurde, daß die Staffelkameraden den Beschuß auf die Frau abgelehnt hatten, der Täter disziplinarisch bestraft wurde und der verhörte Pilot die kompromittierende Aussage vor einem eigens hinzugezogenen Zeugen wiederholt hatte, deutet darauf hin, daß in der Luftwaffe der Fall als eine Einzeltat und nicht als Regel angesehen wurde.[59]

Die Akte zu den Tiefangriffen am 21. Mai 1944 wurde am 1. Oktober 1944 von der Abteilung Fremde Luftwaffen West an den Luftwaffenführungsstab für das Kriegstagebuch abgegeben, nicht, wie offenbar ursprünglich vorgesehen an die 8. (kriegsgeschichtliche) Abteilung. Wie dies zu deuten ist, muß offenbleiben.[60]

Die im April beginnenden Tiefangriffe hatten in der Bevölkerung bereits Unruhe ausgelöst: „…man *fürchtet* <Hervorh. v. Verf.> für die Feldarbeiten, die Ernte und das Vieh auf der Weide: ‚Wie soll das werden, wenn das ganze Vieh auf den Weiden ist?'" meldete der

[56] Verhörberichte der Auswertestelle West, Betr.: Engl./amerik. Tiefangriffe im Reichsgebiet am 21. 5. (BArch-MArch RL 2 II/522).
[57]Fernschreiben der Auswertestelle West, Br.B Nr. VE 00541/44 GKdos aufgenommen in Robinson 3. 6. 44, 12.45 Uhr (BArch-MArch RL 2 II/518).
[58]2. Jagddivision Ic 14. 6. 1944, Auszug 42 aus Gefangenenaussagen und Materialauswertungen der Auswertestelle West (Dulag Luft Oberursel), (BArch-MArch RL 8/225).
[59] Diesen Eindruck vermittelt auch Scharff in seinem Erinnerungsbuch. Als Vernehmer der gefangenen alliierten Jagdflieger war er mit dem Problem vertraut. Wie der Herausgeber der Erinnerungen kommentiert, war für Scharff der Fall 21. Mai 1944 der schwierigste und überraschendste und „die bedeutendste Episode in seiner ganzen Karriere als Vernehmer", Interrogator S. 225. Scharff selbst erwähnt noch einen Film mit erschossenen Schulkindern und einen weiteren mit einem getöteten Förster und einem Bauern, S. 214.
[60] BArch-MArch RL 2 II/518.

Nachrichtendienst der SS in seinen Berichten zu Inlandsfragen vom 4. Mai 1944.[61] Nach dem 21. Mai berichtete der SD: „Die Angriffe der feindlichen Jäger auf Personenzüge und Einzelpersonen verursachen große Angst bei Eltern, deren Kinder auf dem Lande untergebracht sind. (z. B. Hamburg, Kiel Braunschweig, Augsburg). Dazu steigere sich das Gefühl der Schutzlosigkeit, das sich oftmals in recht kritischen Bemerkungen äußert wie z. B. ‚Wo bleiben denn die Vergeltungsmaßnahmen, die man uns seit einem Jahr verspricht?' Die meisten Volksgenossen würden unter dem Eindruck des Luftkrieges den Darstellungen der Führungsmittel immer weniger zugänglich. Die tatsächlichen Wirkungen der Luftangriffe, wie man sie in Berlin und vielen anderen Städten des Reichs immer von neuem kennenlerne, hätten ein größeres Gewicht als alle Stellungnahmen in Presse und Rundfunk. So habe man z. B. den Artikel ‚Heftige Luftschlachten über Berlin' ….vielfach mit der Bemerkung abgetan, daß die Wirklichkeit eben doch anders aussehe.“[62]

Die wenigen Erwähnungen von Tiefangriffen in den SD-Berichten zu Inlandsfragen sprechen allerdings von Befürchtungen, nicht tatsächlich erfolgten völkerrechtswidrigen Akten.

Aber nicht nur bei der Bevölkerung, auch auf der Regierungsebene schlug die neue Art amerikanischer Luftkriegsführung offenbar wie eine Bombe ein. Der 21. Mai hatte mit seinen demonstrativen Tiefflügen offensichtlich die schon lange herbeigesehnte und erwünschte Gelegenheit geliefert, schon länger gehegte Pläne von Racheakten gegen alliierte Flieger in die Tat umzusetzen. Den Vorwand hierfür lieferten jetzt die wütenden Vorwürfe angeblicher völkerrechtswidriger Tiefangriffe auf die Bevölkerung. Hitler, der sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Obersalzberg aufhielt, entschied noch am gleichen Tag, ohne erst einmal die Verhörergebnisse aus Oberursel abzuwarten, englisch-amerikanische Flugzeugbesatzungen seien in Sonderfällen *ohne Standgericht* (Hervorh. d. Verf.) zu erschießen. Hierzu zählten u. a.

„1. Angriffe auf Eisenbahnzüge des öffentlichen Verkehrs;

2. Bordwaffen-Tiefangriffe auf <handschriftl. eingefügt:> die Zivilbevölkerung <durchstrichen: einzelne Zivilpersonen (Bauern, Arbeiter,> zivile Einzelfahrzeuge usw.)“[63]

Die Folge dieses Befehls waren Verhandlungen auf Schloß Kleßheim bei Salzburg zwischen Göring, Ribbentrop und Himmler, bei denen es um die Fallgestaltungen solcher Erschießungen ging. Hierauf ist noch zurückzukommen.

Der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, Dr. Goebbels, hatte den Einflug der amerikanischen Jäger zunächst durchaus gelassen gesehen, wie sein erstes Diktat zum 21. Mai 1945 in sein Tagebuch zeigt: „Ein Schwarm von feindlichen Jägern fliegt über Lanke nach Berlin ein. Sie nehmen sich vor allem Eisenbahn- und Flugplatzziele vor, ohne daß allzu schwere Schäden angerichtet werden. ... Die Tagesangriffe auf Flugplätze und Verkehrsziele haben uns keinen allzu großen Schaden zugefügt.“[64] Auch in der ersten Erwähnung des Tieffluguntemehmens in der Darstellung der militärischen Lage, die jeweils mit einem zweitägigen Verzug dem Diktat zum Tagesverlauf vorangesetzt ist, heißt es nur, daß die Amerikaner 30 Flugplätze angegriffen hätten, ohne besonderen Schaden angerichtet zu haben.[65]

Dennoch wurde er sehr schnell in der Sache aktiv. Am 22. oder 23. Mai änderte sich seine Wahrnehmung der Operation, sicherlich nachdem er von Hitlers Erschießungsbefehl erfahren hatte, denn nun ließ er notieren: „Bei diesen Angriffen haben die Amerikaner sich *in der Hauptsache* <Hervorh. d. Verf.> zivile Ziele, vor allem Menschen, ausgesucht. Sie haben

---

[61] Heinz Boberach (Hg.): Meldungen aus dem Reich. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes der SS 1938-1945, Bd. 17, Herrsching 1984, S. 6509.
[62] Ebd. Bericht vom 25. Mai 1944, S. 6554.
[63] Diesen Entscheid teilte der Chef des Generalstabs der Luftwaffe, General Korten, nach Vortrag bei Göring dem OKW mit, wo er - wahrscheinlich von Keitel – als Notiz niedergeschrieben wurde und wozu General Warlimont einen Befehlsentwurf erbat (IfZG, Nürnberger Dokument PS-731).
[64]Die Tagebücher von Joseph Goebbels, hrsg. von Elke Fröhlich, Teil II, Diktate 1941 – 1945, Bd. 12, München, 1995, S. 336 f.
[65] Ebd. S. 334

spazierengehende Gruppen auf den Landstraßen im Tiefflug mit Bordwaffen angegriffen. Hier handelt es sich nicht mehr um Kriegführung, sondern um nackten Mord.“ [66]

Setzt man die Zahl von mindestens 600 beschossenen Zielen an diesem Tag zu den Toten ins Verhältnis, ist allerdings nur der Schluß zulässig, daß diese Angabe eine maßlose Desinformation darstellt.

Die Tiefangriffe und ihre Erwähnung in den Meldungen aus dem Reich gingen ihn direkt an. Goebbels hatte zu diesem Zeitpunkt, was den Luftkrieg betraf, wegen der verheerenden britischen Flächenangriffe auf Städte seit dem Sommer 1943 im Reich bereits ein massives Glaubwürdigkeitsproblem. Hier bot sich jetzt eine Gelegenheit, der allgemeinen Wut auf die alliierten Flieger in der Bevölkerung wegen der Flächenbombardierungen der Städte – Hamburg, Kassel, Leipzig – ein Ventil zu öffnen.

Die Reaktion des Reichspropagandaministers auf diese tatsächliche oder von ihm nur behauptete massenhafte Völkerrechtsverletzung bestand denn auch in seinem (spontanen?) Vorschlag an Hitler, einen scharfen Leitartikel zu schreiben und darin den alliierten Piloten zwar nicht mit Erschießung ohne Standgericht, wohl aber mit Kriegsgerichtsverfahren zu drohen. Bereits am nächsten Tag erklärte der „Führer“ sich hiermit einverstanden und Goebbels beabsichtigte nun, einzelne Beispiele zu nennen und - in einer weiteren Version - zu erklären, die Reichsregierung erwäge, abgesprungene Piloten nicht mehr vor der Volkswut zu schützen und gefangengenommene vor Kriegsgerichte zu stellen. Davon versprach er sich Eindruck auf die feindlichen Luftwaffen.[67] Diesen, wie er meinte, wohlabgewogenen Artikel verfaßte Goebbels am 24. oder 25. Mai. Seinem Tagebuch vertraute er an, dieser solle sich an die feindlichen Regierungen richten und die Piloten mit gerichtlicher Verfolgung und zwar jetzt „vor einem normalen Gericht“ bedrohen.[68]

Am Freitag, den 27. Mai, erschien der Artikel dann im *Völkischen Beobachter* unter der Überschrift „Ein Wort zum Luftkrieg.“[69] Die regionale Presse im Reich druckte ihn in den folgenden Tagen ab.[70]

Der Text wurde auch als Sonderdruck verbreitet, ein Zeichen dafür, daß man ihm in der NS-Führung eine große Bedeutung zusprach. Z. B. stand die Ausgabe des Reichspropagandaamtes Moselland unter der reißerischen Überschrift „Das ist nackter Mord.“ Von Kriegsgerichtsverfahren war nun keine Rede mehr. Die Unterzeile lautete in fettgedruckter, übergroßer Hervorhebung: „Die Grenze unserer Geduld ist überschritten/Selbsthilfe der Bevölkerung gegenüber den abspringenden Terrorfliegern,“ und im Text seines Artikels präzisierte Goebbels jetzt weitergehend: „Jedenfalls wäre es zuviel von uns verlangt, wenn man von uns forderte, daß wir deutsche Soldaten für den Schutz für Kindermörder einsetzen, gegen die die von rasender Wut ergriffenen Eltern, die gerade ihr kostbarstes Gut durch den brutalen Zynismus des Feindes verloren haben, zur Selbstwehr schreiten.“[71]

Vorausgeschickt war dieser ungezügelten Sprache und indirekten Aufforderung zum Lynchmord an abgesprungenen Besatzungen die Behauptung, der Feind sei dazu übergegangen, neben der Bombardierung der Städte nun auch die Zivilbevölkerung mit Bordwaffen zu beschießen, wobei die Feindflieger in geringer Höhe einherstrichen und ihre Maschinengewehrläufe in harmlos ihres Weges gehende Menschengruppen hineinhielten. „Am vergangenen Sonntag <21. Mai 1944, H.S.> wurden, um nur eines aus *tausend Beispielen* <Hervorh. d. Verf.> herauszugreifen, in sächsischen Landkreisen spielende Kinder durch Bordwaffenbeschuß angegriffen, wodurch unter ihnen erhebliche Verluste entstanden.“ Die Rhetorik der Aussage wird aus der übertreibenden Aussage „tausend“ deutlich.

[66]Ebd. S. 339.
[67]Ebd. S. 345
[68]Ebd. S. 355.
[69]Völkischer Beobachter 27. Mai 1944, S. 1 f.
[70]So das Nationalblatt Koblenz am 30. Mai 1944, StA Koblenz.
[71]Kopie des Flugblattes im Besitz d. Verf.

Die Schlußfolgerung Goebbels‘ hieraus war: „Es ist nur mit Hilfe der bewaffneten Macht möglich, bei solchen Angriffen abgeschossene Feindpiloten in ihrem Leben zu sichern, da sie sonst von der heimgesuchten Bevölkerung totgeschlagen würden.“ Auch das war als Aufforderung an die Bevölkerung zu verstehen, mit abgesprungenen Piloten so zu verfahren, bevor sie von Vertretern der Staatsgewalt in Gewahrsam genommen wurden.

Am Ende des Artikels hieß es u. a., man könne nicht erwarten, „daß wir uns als Opfer dieser bodenlosen Barbarei schweigend darein fügen sollten. ... Unser Volk denkt in diesen Fragen viel radikaler als seine Regierung.“

Mit den Reaktionen auf seinen Artikel im VB befaßte sich Goebbels bis zum 10. Juni immer wieder in seinen Diktaten für sein Tagebuch, er registrierte das zunehmende Echo, vor allem auch in den neutralen Staaten, wo die sensationelle Aufnahme aber zunehmend in Ablehnung umschlug. Dies deshalb, weil Goebbels in der Folge mehr oder weniger unverhüllt mit Lynchmorden an abgesprungenen Fliegern drohte, was in der neutralen Presse, wie Goebbels auch im Tagebuch festhielt, abgelehnt wurde.

Am 4. Juni 1944 nämlich sprach er in Nürnberg auf einer Großkundgebung und ging auf seinen Artikel im VB ein, die Rede wurde wahrscheinlich im Reichsrundfunk übertragen. Darin bestritt der Reichspropagandaminister, zu Lynchjustiz aufgerufen zu haben, er habe lediglich erklärt, das werde die Folge der Tiefangriffe auf Zivilisten sein, dies könne man nicht verhindern und wolle es auch nicht und im gleichen Atemzug behauptete er, in vergangenen Fällen hätte die rasende Bevölkerung Piloten erschlagen, ihnen die Hälse durchgeschnitten „- und ähnliches“.[72]

An der Propagandaaktion Goebbels‘ war nach dem Hetzartikel im *Völkischen Beobachter* natürlich auch die gesamte gleichgeschaltete Presse im Reich beteiligt, die das Wort zum Luftkrieg übernahm. Bereits vorher hatte der *Völkische Beobachter* in einem ersten Artikel am 23. Mai die bereits angeführten Fälle von Tiefangriffen samt Ortsangaben und Verlustzahlen veröffentlicht.[73]

In den nächsten Tagen verbreitete der VB zwei weitere Meldungen über einen Tiefangriff auf den Ausflugsdampfer „Ostmark“ auf dem Rhein in Höhe von Remagen, den gleichzeitigen Beschuß von Gästen des nahegelegenen Strandbades Sinzig und über Tiefangriffe auf Zivilpersonen und Ortschaften in Luckenwalde, Haßfurt, im Kreis Schweinitz, Schlieben und in Wels.[74] Auf die weitere Berichterstattung des VB ist noch zurückzukommen.

Es ist in diesem Zusammenhang bemerkenswert, daß das *Nationalblatt* im NSDAP-Gau Moselland, der von den Tiefangriffen des 21. Mai nicht unmittelbar betroffen war, über diese kein Sterbenswörtchen verlor und Goebbels‘ Wort zum Luftkrieg erst am 31. Mai brachte. Solche informatorische Enthaltsamkeit ist typisch für diktatorische Regime, läßt aber für den unbefangenen Leser den Ausbruch des Propagandaministers als seltsam in der Luft hängend erscheinen. Allerdings hatte das *Nationalblatt* den Tiefangriff auf die „Ostmark“ als

[72]Rede auf der Großkundgebung anläßlich des Kreistages des Kreises Nürnberg-Stadt der NSDAP am 4. 6. 44, Helmut Heiber (Hg.): Goebbels Reden 1939 – 1945, Bd. 2, Düsseldorf 1972, S. 337. Wenn man der Darstellung des Sicherheitsdienstes der SS glauben darf, dann scheint die Propagandaaktion Goebbels' in der Bevölkerung zunächst nicht ganz ohne Zustimmung geblieben sein: „Die Auslassungen der Führungsmittel zu den *Terror- und Gangstermethoden der feindlichen Luftkriegführung* (kursiv i. O.) haben allgemein große Aufmerksamkeit gefunden. Überall zustimmend besprochen habe man den Aufsatz von Reichsminister Dr. Goebbels in ‚VB' vom 27. 5. 1944, … Dr. Goebbels habe der Bevölkerung, direkt aus dem Herzen gesprochen' mit der Feststellung, dass die Grenzen des Erträglichen jetzt weit überschritten seien und es nunmehr ‚Auge um Auge, Zahn um Zahn“ gehe. Es sei endlich an der Zeit, sich gegen diese unmenschlichen Methoden der Feinde zur Wehr zu setzen, und man könne es der Bevölkerung wirklich nicht verargen, wenn sie gegen die Terrorflieger zur *Selbstjustiz* <kursiv i. O.> greife.“ Dennoch fehlte dabei auch ein Schuß Pragmatismus nicht: „Hin und wieder hege man allerdings auch Befürchtungen, dass Maßnahmen unsererseits Repressalien der Feinde gegen unsere Flieger, die abgeschossen werden, auslösen“, Heinz Boberach (Hg.) Meldungen aus dem Reich. Bd. 17, Bd. 17, S. 6566.

[73]Artikel „Die Verbrecher des James Doolittle“, in: Völkischer Beobachter, 23. 5. 1944.

[74]Artikel „So morden die Luftgangster Frauen und Kinder“, in: Völkischer Beobachter 30. 5. 1944 und „Frauen auf dem Marktplatz beschossen“ , in: Völkischer Beobachter vom 1. 6. 1944.

Ereignis in der eigenen Region groß als Hauptmeldung am 30. Mai herausgestellt.[75]. Dabei wurde allerdings nicht erwähnt, daß das gleiche Blatt noch am 30. März 1944 berichtet hatte, daß die Schiffe der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Rhein jetzt nicht mehr als „weiße Schwäne“ fuhren, sondern mit einem Tarnanstrich versehen im Kriegseinsatz und somit nicht mehr als rein zivile, sondern als militärisch wichtige Objekte anzusprechen waren.[76] Gleichzeitig verkehrten sie aber auch im Ausflugspersonenverkehr.[77]

Während Goebbels, seinem zynischen Charakter und seiner Funktion als oberster Propagandist des Reiches entsprechend solche öffentliche Hetze betrieb, instruierte der Leiter der Parteikanzlei der NSDAP, Martin Bormann am 30. Mai die Hoheitsträger der Partei intern in einer Weise, die seinem intriganten Charakter entsprach. In einem Rundschreiben, das bis zu den Kreisleitern schriftlich, ab den Ortsgruppenleitern nur noch mündlich weitergegeben wurde, teilte er den Funktionären mit, daß bei bereits eingetretenen Fällen von Lynchjustiz von Strafverfolgung abgesehen worden sei,[78] wobei offenbleiben muß, inwieweit es solche bisher überhaupt gegeben hatte.

Bezeichnend dafür, wie skrupellos Goebbels seine Propaganda betrieb, ist, daß er am 2. Juni 1944 seinem Tagebuch anvertraute: „Wir haben neue Meldungen in das Ausland lanciert des Inhalts, daß nun weitere Fälle von Lynchjustiz vorgekommen seien; *diese Meldungen entsprechen nicht den Tatsachen* <Hervorh. d. Verf.>, aber sie erregen vor allem im westlichen Feindlager außerordentliches Aufsehen.“[79]

Wie der Leiter der Rundfunkabteilung im Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda und Rundfunkkommentator Hans Fritzsche berichtet, wurde die Verbreitung solcher Falschmeldungen im Inland sorgfältig verhindert, weil hier die Unrichtigkeit leicht zu kontrollieren gewesen wäre.[80]

Unter dem 4. Juni 1944 hielt Goebbels in seinem Tagebuch fest, der „Führer“ wünsche, „daß wir einen Fall von Lynchung mit vollem Namen der Öffentlichkeit bekanntgeben sollen. Allerdings,“ so schränkte er ein, „möchte ich im Augenblick noch davon absehen, *wenigstens solange nicht neue terroristische Angriffe auf deutsche Zivilisten stattfinden.* <Hervorh. d. Verf.>.“[81]

Jedenfalls ist in der Folge weder in Goebbels‘ Tagebüchern noch im *Völkischen Beobachter* mehr die Rede von beschossenen Zivilpersonen in Deutschland. Sie enthalten auch keinen Fall von Lynchjustiz im Zusammenhang mit völkerrechtswidrigem Beschuß von Zivilisten.

Unter dem 7. Juni 1944 notierte Goebbels, er lese in Verhörprotokollen von Anweisungen, auf Zivilisten zu schießen, und er wolle diese veröffentlichen.[82] Auf dem Hintergrund dessen, was die Vernehmungen der Auswertestelle West über die Tiefangriffe vom 21. Mai 1944 ergeben hatten, war das eine glatte Unwahrheit. Dagegen konstatierte noch im Dezember 1944 der Luftwaffenführungsstab das Gegenteil von Goebbels’ Behauptung.[83]

Seine Ankündigung, die angeblichen Anweisungen an die alliierten Jagdflieger zu veröffentlichen, machte der Propagandaminister denn auch nicht wahr.[84]

---

[75] „Dampfer bei Remagen mit Bordwaffen angegriffen. Luftgangster morden Frauen und Kinder. Strandbad Sinzig beschossen“, Nationalblatt Koblenz vom 30. Mai 1944.
[76] Ebd. 30. März 1944.
[77] Hierzu: Helmut Schnatz, Der Luftkrieg im Raum Koblenz. Eine Darstellung seines Verlaufs, seiner Auswirkungen und Hintergründe, Boppard 1981, S. 114 f.
[78] Partei-Kanzlei der NSDAP, Rundschreiben vom 30. 5. 1944 Nr. 125/44 mit Beischreiben an alle Gauleiter und Kreisleiter, BARCH R 55/350.
[79] Ebd. 2. 6. 1944, S. 382 f. Zwei solcher Falschmeldungen, veröffentlicht in Svenska Dagbladet vom 31. Mai 1944 in: Janusz Piekalkewicz, Luftkrieg 1939 – 1945, München 1978, S. 688 f. Piekalkewicz erwähnt allerdings nicht, dass es sich um solche handelt.
[80] (o. Verf.) Hier spricht Hans Fritzsche, Zürich 1948, S. 249.
[81] Goebbels, Tagebücher Bd. 12, S. 394.
[82] Goebbels, Tagebücher Bd. 12, S. 422.
[83] BArch-MArch, RL 2 II/438.
[84] Goebbels, Tagebücher Bd. 12, S. 422

Die Propagandakampagne Goebbels' spiegelt sich in seinen Tagebüchern in Erwähnungen seines „Lynch-Artikels" noch bis zum 10. Juni 1944 wieder, dann verlor der Propagandaminister offenbar das Interesse daran, denn danach verfiel er zwar wieder in seine ständigen Tiraden über den alliierten Luftterror, meinte damit aber nur noch die Bombenangriffe.

Nach dem 16. Juni 1944 konzentrierte sich seine Aufmerksamkeit dann auf den endlich beginnenden Einsatz der V-1 von Westfrankreich aus, im August und September 1944 auf die Kämpfe in der Normandie und den Zusammenbruch der Westfront.

Das Thema Tiefangriffe erscheint zwar in Goebbels' Tagebüchern auch weiterhin, aber nur noch in den Abschnitten der militärischen Lagedarstellungen, sachlich formuliert und ohne jede propagandistische Ausschmückung oder Kommentierung. Angriffe auf Nichtkombattanten werden darin nicht erwähnt.

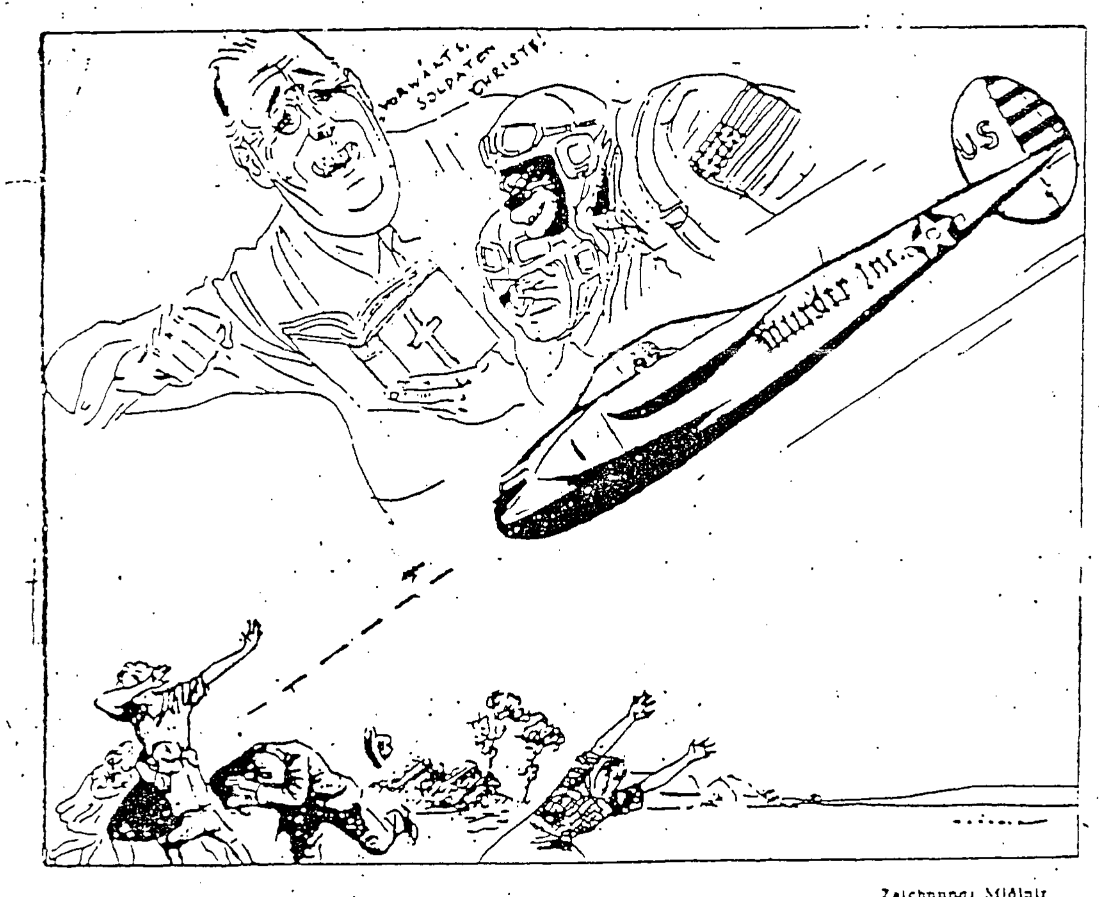
Zum 8. November 1944 notierte der Propagandaminister dann plötzlich im Zusammenhang mit der Darstellung der stimmungs- und verkehrsmäßigen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Luftkrieges: „Die Tieffliegerangriffe werden aufgebauscht und erhöhen die Ängstlichkeit der Bevölkerung, die befürchtet, daß das alles noch viel schlimmer wird."[85] Ein bemerkenswertes Eingeständnis nach den vorangegangenen wütenden Ausfällen.

Das Leitmedium der nationalsozialistischen Kriegspropaganda, der *Völkische Beobachter,* berichtete nach dem Juni 1944 zwar auch weiterhin mit Ortsangaben über Tiefangriffe auf zivile Ziele bzw. Einzelpersonen, aber interessanterweise nicht mehr auf solche im Reichsgebiet, sondern in Italien, Frankreich, den Niederlanden, Rumänien, Jugoslawien, Dänemark und vor allem der Schweiz, also da, wo der normale „Volksgenosse" im Reich keine Möglichkeit der Nachprüfung hatte. Es gibt zwei – in der Sache allerdings nicht ganz passende Ausnahmen aus den letzten Kriegswochen. Einmal am 2. März 1945 die Meldung eines Tiefangriffs auf eine Kolonne alliierter Kriegsgefangener bei Weimar, diese waren aber von den Piloten als eine der Wehrmacht angesprochen worden. Am 11. April 1945 meldete der VB einen Bordwaffenbeschuß auf einen PKW der Schwedischen Mission in Mecklenburg.

Ansonsten endete die Berichterstattung des Völkischen Beobachters über Tiefangriffe auf deutsche Zivilpersonen im Reich schon am 14. Juni 1944 mit einer giftigen Karikatur zum Thema Tiefangriffe auf Zivilisten.

[85]Goebbels, Tagebücher Bd. 14, 8. 11. 1944, S.176.

Roosevelts Tiefflieger gegen Frauen und Kinder



Nord-Amerikaner? — Mord-Amerikaner!

Abb. 1: Karikatur im Völkischen Beobachter vom 14. Juni 1944 (Bayr. Staatsmin. d. Finanzen)

Diese zeigt alle Elemente der noch heute umlaufenden Tieffliegererzählungen: Im Titel und in der Zeichnung Frauen, Kinder und Alte als Zielscheiben, Köpfe der Piloten (einer ein „Neger"!), ihr gehässiger bzw. primitiver Gesichtsausdruck, die Kopfhauben und Fliegerbrillen, die Beschossenen suchen keine Deckung und werden niedergemäht, die Kriminalisierung der Piloten in der Unterschrift, das Flugzeug fast auf Tuchfühlung mit den Opfern. Im Hintergrund ist Präsident Roosevelt als böser Geist zu sehen, in seiner Sprechblase ist zu lesen: „Vorwärts Soldaten Christi!" Als Zeichner fungiert Mjölnir, der Karikaturist der SS-Zeitung „Das Schwarze Korps".

Die Zügellosigkeit der Goebbels'schen Propaganda wegen angeblicher oder tatsächlicher Tiefangriffe auf Zivilisten beruhte wahrscheinlich aber auch darauf, daß die Amerikaner allgemein weitaus weniger als die Rote Armee gefürchtet waren, und der Propagandaminister versuchte daher, dem Widerstandswillen von Wehrmacht und Bevölkerung auf dem westlichen Kriegsschauplatz den Impetus zu verleihen, den er nach seiner Auffassung – übrigens zu Recht – nicht hatte, indem er die amerikanische Kriegsführung in den schwärzesten Farben malte.[86]

Offenbar war man aber im Reichspropagandaministerium im Herbst, was den Beschuß von Zivilisten durch alliierte Flieger betrifft, etwas vorsichtiger geworden, wie der folgende Vorgang zu glauben nahelegt:

---

[86] Ich danke Günter Sagan, Petersberg für den Hinweis auf diesen möglichen Zusammenhang.

Am 31. Oktober meldete die Gauleitung des NSDAP-Gaues Osthannover an das Reichspropagandaministerium:
…
„3 mann der besatzung eines abgestuerzten amerikanischen bombers haben auf der flucht in einen wald noch einen auf der strasse fahrenden trecker beschossen“.[87]
Bereits am 1. und 2. November 1944 fragte das Ministerium beim Reichspropagandaamt in Lüneburg zurück, was mit den drei Amerikanern geschehen sei.[88]
Daraufhin teilte das Reichspropagandaamt Lüneburg am 3. November 1944 mit:
„eine eingehende nachfrage auf dem fliegerhorst lueneburg, wo die drei amerikaner eingeliefert wurden, hat den nachweis erbracht, dass eine eingehende vernehmung der amerikaner stattgefunden hat. die amerikaner wurden sofort einem kriegsgericht zugeführt, der offizier des flugzeuges versicherte auf ehrenwortx, <sic> dass die fluechtigen amerikaner nicht geschossen haetten.
Darauf hat eine vernehmung des deutschen treckerfuehrers an ort und stelle stattgefunden. in gegenwart des offiziers vom fliegerhorst, eines polizeibeamten und des ortsgruppenleiters hat der treckerfuehrer bekannt, dass er sich „geirrt“ haben muesse“. [89]

Dieser Ausgang der Sache wiederum veranlaßte das Reichspropagandaministerium zu einer deutlichen Mißbilligung:
Betrifft: Meldung über Besatzung eines abgeschossenen amerikanischen Bombers.
„Im Nachgang zu obigem Schriftwechsel über den Fernschreiber – Ihr FS Nr. 5201 vom 3.11. und 31.1044 – wird mitgeteilt, daß es doch notwendig sein dürfte, etwaige Meldungen, die bei Ihnen eingehen, vor ihrer Weitergabe nach Berlin auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Es macht einen merkwürdigen Eindruck, wenn eine Meldung hier eingeht, die sich dann später als unwahr herausstellt“. [90]

Parallel zu der Hetzkampagne Goebbels’ im Mai/Juni 1944 liefen auf Schloß Kleßheim bei Salzburg die bereits erwähnten Verhandlungen zwischen SD, Wehrmacht und Auswärtigem Amt, bei denen es darum ging, wie der von Hitler ergangene Erschießungsbefehl feindlicher Flieger in die Tat umzusetzen war. Darüber teilte der Leiter des Reichssicherheitshauptamtes, der SS-Obergruppenführer Kaltenbrunner, dem stellvertretenden Chef des Wehrmachtführungsstabes, General Warlimont, mit, daß kurz vorher (4. 6. ?) zwischen dem Reichsmarschall und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, dem Außenminister Joachim von Ribbentrop und dem Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei, Heinrich Himmler in Klessheim eine Besprechung stattgefunden hatte. Dabei sei man sich einig geworden, daß nur Bordwaffenangriffe auf die Zivilbevölkerung als verbrecherisch zu betrachten seien. Ribbentrop hatte dagegen zunächst auch Flieger, die an Bombenabwürfen auf Städte beteiligt waren, darunter fallen lassen wollen. Kaltenbrunner erklärte, die Lynchjustiz solle die Regel sein. Von „standgerichtlicher Aburteilung und Übergabe an die Polizei sei dagegen nicht die Rede gewesen.“[91]

Hierzu äußerte sich Warlimont dahingehend, in erster Linie komme es darauf an, „in Fortsetzung der allgemein gehaltenen Ankündigung des Reichsministers Dr. Goebbels und mehrfacher Pressenotizen … nunmehr einen einwandfrei festgestellten Fall dieser Art mit Namen und Verbandszugehörigkeit des Fliegers, Tatort und sonstigen näheren Umständen zu veröffentlichen, um damit die Ernsthaftigkeit der deutschen Absichten … herauszustellen.“ Deshalb fragte er, ob ein solcher Fall dem SD vorliege oder die nötigen Anhaltspunkte vorhanden seien, um einen solchen Fall mit den nötigen Angaben zu konstruieren.

[87] Fernschreiben 31.10.44 lbg meldung nr. 5201 betrifft meldungen aus dem gau osthannover am 30.10.44, (BArch R 55/603/10).
[88] Fernschreiben pm, 2.11.44 an rpa lueneburg, betr.: fs nr. 5201 vom 31.10.44 und Fernschreiben 1. November 1944, ebd.
[89] Fernschreiben 3.11.44 lbg fernschreiben nr. 5201 an pm abt. pro, ebd.
[90] R.M.V.P. Pro.Pol. 2770/21.1044/27-3,3, 6. November 1944, An das Reichspropagandaamt Lüneburg, ebd.
[91] Stellv. Chef WFST, Vortragsnotiz vom 6. 6. 1944 (IfZG, Nürnberger Dokument PS-735).

„Obergruppenführer Kaltenbrunner verneinte beides,“ [92] was angesichts der Brisanz der Materie für den als wenig zimperlich bekannten Leiter des Reichssicherheitshauptamtes ein bemerkenswertes Eingeständnis war.

Weiter wurde dann auf die erforderliche Instruktion für den Leiter des Fliegeraufnahmelagers Oberursel hingewiesen, Kaltenbrunner erklärte sich bereit „abgesonderte“, d.h. verdächtigte Flieger durch den SD zu übernehmen, und schließlich wurde noch festgehalten, daß die Form der Veröffentlichung zwischen OKW/WfüSt, dem OKL und Reichsführer SS festzulegen sei.

Die Verhandlungen wegen Lynchjustiz zogen sich dann länger hin und erwecken den Anschein, daß die Wehrmacht, hier auch gerade Göring, kein großes Interesse an solchen Praktiken hatten.

Unter dem Datum des 6. Dezember 1944 erging endlich in der Sache eine Anweisung des Luftwaffenführungsstabes Ic an die Kommandanten der Auswertestelle West und der Gefangenenvernehmungsstelle Wetzlar über die Behandlung der kriegsgefangenen US- und GB-Besatzungen. Darin heißt es unter Ziffer 3: „GB- und USA-Kriegsgefangene, die völkerrechtswidriger Angriffe überführt bzw. verdächtig sind, werden dem SD zur kriegsgerichtlichen Aburteilung und Strafvollzug übergeben: da es sich alsdann um Verfolgung von Mordtaten handelt, *„die der Gegner selbst seinen Fliegern verboten hat* <Hervorh. d. Verf.>“.[93]

Diese Auffassung hatte Göring bereits im Juni 1944 vertreten, während noch die Verhandlungen mit dem Auswärtigen Amt, dem SD und dem OKW wegen Lynchjustiz an alliierten Fliegern liefen. [94]

Erfassung von Tiefangriffen in den Akten deutscher Ämter und Dienststellen

Zur gleichen Zeit kam aus dem Auswärtigen Amt die Anregung, „die zuständigen lokalen deutschen Stellen, vermutlich die Polizeibehörden, müßten angewiesen werden, über jeden solchen Angriff jeweils sofort einen kurzen *wahrheitsgemäßen* <Hervorh. d. Verf.> Bericht mit Einzelheiten über Ort, Zeit, Zahl der Toten und Verletzten an eine Sammelstelle in Berlin zu geben. Diese Sammelstelle hätte diese Berichte dann sofort an das Auswärtige Amt zur Verwertung weiterzugeben.“[95]

Hierzu scheint es aber nicht gekommen zu sein, denn am 24. Dezember 1944 verfaßte der Leiter der Rechtsabteilung im Auswärtigen Amt, Dr. Albrecht, einen Aktenvermerk, der an die Polizeiführung im Reich und das OKW adressiert war, mit der Anregung, die Ortspolizeibehörden anzuweisen, „alle in letzter Zeit vorgekommenen Fälle von einwandfrei völkerrechtswidrigen Tieffliegerangriffen durch Vernehmung der Augenzeugen bzw. <sic>, wenn keine Überlebenden vorhanden sind, durch Aufnahme eines Protokolls über den Hergang aktenkundig zu machen.“ [96]

Albrechts Motiv war dabei, mit Rücksicht auf die Feindagitation wegen „angeblicher deutscher Kriegsverbrechen“, auch „unsererseits alles Material über Kriegsverbrechen der Gegner systematisch zu sammeln.“ Wie der Schlußsatz des Vermerks zeigt, sollte das Material darauf überprüft werden, „ob und inwieweit es für die Auslandspropaganda und gegebenenfalls für etwaige Protestschritte verwendet werden kann.“ Seine Intention war

[92]Ebd.
[93] Anlage 2 zu Lw. Fü. Stab Ic Nr. 5240/44 g. Kdo. V. 6. 12. 44, (BARCH-MA RL 2 II/438).
[94] Der Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches, Adjutantur , Adj.-Nr. 7605/44 g. Kdos, 19. 6. 1944 (BArch-MArch RW 4/ v. 700).
[95] Botschafter Ritter an den Herrn Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, 20. Juni 1944, ebd. Ritter verfolgte damit die Idee, völkerrechtswidrige alliierte Tiefangriffe auf Zivilpersonen durch das Auswärtige Amt im Ausland auszuschlachten.
[96]Auswärtiges Amt, R 19009, 24. Dezember 1944, Völkerrechtswidrige Tieffliegerangriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung (BArch-MArch RW 2/84).

demnach, wegen völkerrechtswidriger Tiefangriffe eine diplomatische Protestnote über die Schweiz als Schutzmacht an die Westmächte zu richten.

Dr. Albrecht zog den Rahmen dessen, was nach seiner Rechtsansicht als völkerrechtswidrige Tiefangriffe auf die Zivilbevölkerung zu gelten hatte, allerdings sehr eng. In den Berichten war nach seinem Vorschlag anzugeben: „1. Angabe der genauen Uhrzeit, des Ortes und des Hergangs des Angriffes. 2. Angaben über die Höhe, aus der der Angriff geflogen wurde, sowie über die Sichtverhältnisse zur Zeit des Angriffes. 3. Angaben darüber, daß in der Nähe des Tatortes keine militärischen Objekte (Marschkolonnen, Autos usw.), denen der Angriff gegolten haben könnte, vorhanden waren. Die Vernehmungen müssen zu der Feststellung führen, daß Zivilisten, vor allem einzelne Frauen, Schulkinder, Bauern auf dem Felde bewußt und ohne Möglichkeit einer Verwechslung mit Militärpersonen angegriffen worden sind.
Rechtlich und tatsächlich zweifelhafte Fälle, wie die Beschießungen von Eisenbahnzügen und Autos, wären beiseite zu lassen. Dagegen würde die Beschießung von Fahrgästen, die aus den auf freier Strecke haltenden Zügen flüchten, mit zu berücksichtigen sein, da sie völkerrechtswidrig sind, wenn der Angriff aus so niedriger Höhe erfolgte, daß die Angegriffenen als Zivilisten klar erkennbar waren, und wenn kein Zweifel darüber besteht, daß die Schüsse auf die Zivilisten und nicht etwa auf den Zug gezielt waren.
Ferner dürften auch Angriffe im frontnahen Gebiet aus einer etwaigen Untersuchung herausgelassen werden, da die Rechtslage innerhalb der Kampfzone der Landstreitkräfte nicht die gleiche ist wie im Hinterland und es dem Feinde deshalb leichter fällt, Entschuldigungen für sein Verhalten anzuführen.“

Bereits vorher, am 19. Juni 1944 hatte auch der Chef der Ordnungspolizei (in dessen Kompetenz ja auch die Abfassung der bereits angeführten Luftlagemeldungen fiel) in einem Erlaß angeordnet, über völkerrechtswidrige Beschießungen der Bevölkerung zu berichten und Zeugen zu benennen und zwar sollte „die seit einiger Zeit erfolgte Beschießung deutscher Zivilbevölkerung … propagandistisch, gegebenenfalls für Protestschrift an Schutzmacht ausgewertet werden“.[97]

Die Anregung Albrechts vom Dezember 1944 griff jetzt Himmler auf und ordnete in einem Erlaß am 7. Februar 1945, der mit dem Vermerk im Auswärtigen Amt fast genau wortgleich ist, an, was von dort angeregt worden war.[98] Interessanterweise bemerkte Himmler darin, das Auswärtige Amt habe eine Zentralstelle für die Sammlung derartigen Berichtsmaterials (also Tiefangriffe) eingerichtet. Eine Rückfrage im Archiv des Auswärtigen Amtes ergab allerdings, daß diese Zentralstelle dort nicht nachweisbar ist. Das kann mit der lückenhaften Aktenlage der letzten Kriegsmonate, aber auch damit zusammenhängen, daß die Zentralstelle nicht mehr eingerichtet wurde.

Vor dem Hintergrund der restriktiven Ausführungen eines völkerrechtlich geschulten Angehörigen des Auswärtigen Amtes liegt aber der Schluß nahe, daß in einer nicht bezifferbaren, aber sicher nicht kleinen Anzahl von Fällen die Sache sich wohl so verhalten haben wird, daß Tiefflieger Bodenziele beschossen, wobei z. B. Projektile zu langer Salven oder auch abprallende und querschlagende Geschosse weit umherflogen und bei schutzlos im Gelände liegenden Personen den Eindruck hervorriefen, das Ziel zu sein. Aber selbst der Hinweis von Augenzeugen, es habe im Umkreis keine erkennbaren Ziele gegeben, ist nicht unbedingt zwingend, da die Wehrmacht ihre geparkten Kraftfahrzeuge sichtgeschützt oder getarnt unterstellte – was übrigens auch zahlreiche Tiefangriffe auf Ortschaften erklärt. Auch werden z. B. Trafostationen, Strommasten oder weiträumig aufgestellte Radargeräte der Funkmeßstationen von Bauern, die in Feldmarken arbeitenden, wahrscheinlich nicht als Ziele wahrgenommen worden sein.

---

[97]Chef d. Ord.Pol.Kdo. g In L (Ic) 12 Nr. 34/44 (g) vom 19. 6. 44, zitiert im Schreiben Nr. 29/44 LS. Geh. des Regierungspräsidenten in Ansbach vom 23. Oktober 1944, (StA Bamberg K 8/III).
[98] Befehlsblatt des Chefs der Ordnungspolizei, 2. Jahrg., 17. Februar 1945, Völkerrechtswidrige Angriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung, RdErl. d. RFSSuChdDtPol v. 7. 2. 1945, O-Kdo I Org/Ia Nr. 108/45, (BArch R 19/3).

Es scheint jedenfalls bezeichnend, daß nach Auskunft des Schweizerischen Bundesarchivs eine Protestnote an die Kriegsgegner wegen völkerrechtswidrigem Beschuß der Zivilbevölkerung nicht ergangen, jedenfalls nicht nachweisbar ist[99] – sehr wohl aber zwei Protestnoten aus Oktober 1944 und noch vom März 1945 wegen des Beschusses von Rot-Kreuz-Einrichtungen der Wehrmacht in Italien und auch an der Westfront.[100] Dieser Befund legt nahe zu vermuten, daß das Material nicht ausreichte – mit anderen Worten: häufige gezielte und systematische Jagden auf Zivilisten/Bauern hat es nicht gegeben, wahrscheinlich aber Fälle von disziplinlosen Übergriffen einzelner „schwarzer Schafe“, wie es ja im Vernehmungsbericht der Auswertestelle West der Luftwaffe zum 21. Mai 1944 hieß. Im übrigen dürfte es sich auch bei den alliierten Piloten herumgesprochen haben, daß hinter den Pflügen auf deutschen Feldern häufig Kriegsgefangene oder auch Zwangsarbeiter gingen. Warum sollte man vermutliche eigene Leute beschießen?

Wäre die Annahme einer allgemeinen systematischen Jagd auf nichtkombattante Zivilisten richtig, müßten im übrigen die Luftlage- und Schadensmeldungen der Befehlshaber der Ordnungspolizei voll sein mit Meldungen über Beschüsse von Landarbeitern und Bauern bei der Feldarbeit, wenn man den kursierenden Erzählungen glauben will. Genau dies ist aber nicht der Fall, es gibt in den ab Winter/Frühjahr 1944/45 erhaltenen BdO-Meldungen nur zwei wirklich eindeutige Meldungen aus dem März 1945 in Süddeutschland, dazu noch eine über den Beschuß spielender Kinder im Januar 1945.[101] Die Fliegermeldungen des Reichsschatzmeisters der NSDAP – erhalten bis Anfang Dezember 1944 – vermerken für 1944 nicht mehr als vier Hinweise auf Angriffe mit Bordwaffen gegen Zivilisten.[102]

Gleiches gilt für die Luftlagemeldungen der Luftwaffe. Dem stehen zahllose Meldungen von Bordwaffenangriffen auf Verkehrsziele aller Art, Fliegerhorste u. a. gegenüber.[103]

In den Unterlagen der Wehrmacht-Untersuchungsstelle für Verletzungen des Völkerrechts gibt es zwar eine Akte über Tiefangriffe auf die Bevölkerung, die aber, wie bereits erwähnt, nur einige wenige Zeitungsausschnitte vom Juni 1944 enthält.[104] Dagegen, daß sie von den Alliierten in der Nachkriegszeit „bereinigt“ worden sein könnte, spricht der Umstand, daß der Bestand insgesamt eine große Anzahl von Berichten alliierter Tiefangriffe auf deutsche

---

[99]Auskunft des Schweizerischen Bundesarchivs, Bern, an Verfasser vom 7. Juni 2000. Die Schweizer Akten sind ungestört durch die Kriegsereignisse geblieben.

[100]Solche konkreten Fälle z. B. am 12. Dezember 1944 in Bad Kreuznach und am 2. Januar 1945 bei Ockenheim bei Bingen und bei Sulzheim bei Wörrstadt, Protestnote vom 28. März 1945 (Schweizerisches Bundesarchiv BARCHR E 2200 Washington -/15: Bd. 11). Weitere, in der Note angeführte Fälle ereigneten sich u. a. am 8. Dezember 1944 zwischen Remagen und Oberwinter, am 25. Dezember 1944 in Beurig bei Saarburg und in Derkum bei Weilerswist, am 29. Dezember 1944 bei Westheim/Pfalz, am 30. Dezember 1944 bei Landstuhl, am 2. Januar 1945 in Hochscheid/Kr. Bernkastel, am 10. Januar 1945 bei Kindsbach und bei Queidersbach in der Pfalz. Es sollte in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass US-Jagdbomber im Herbst und Winter sowie im Frühjahr 1944/45 in mehreren Fällen an der Westfront auch ihre eigenen Bodentruppen erfolgreich im Tiefflug angegriffen haben, ein Hinweis darauf, wie schnell eine Zielansprache danebengehen konnte.
Zwei Protestnoten zu dieser Problematik veröffentlichte der Völkische Beobachter am 8. November und 9. Dezember 1944.

[101]Der Chef der Ordnungspolizei, Luftangriffe auf das Reichsgebiet, Lagemeldung Nr. 1413 vom 31. März 1945: „Rieshofen (Krs. Eichstätt): Landleute bei Feldarbeit mit Bordwaffen beschossen, 1 Kuh getötet, Neudorf (Krs. Weißenburg) Landarbeiter bei Feldarbeiten beschossen. 1 Ochse getötet, 1 weiterer verletzt (BArch R 19/341). Außerdem: ... in 48 Fällen Bordwaffenbeschuß auf D- und Pers.-Züge sowie auf Güterzüge, Ortschaften, Straßen, Bahnanlagen RAD-Lager und Ldkrs. Recklinghausen auf spielende Kinder,“ Der Chef der Ordnungspolizei, Luftangriffe auf das Reichsgebiet, Lagemeldung Nr. 1350 vom 27. Januar 1945 (BArch R 31.02).

[102]Fliegermeldungen des Reichsschatzmeisters der NSDAP, Meldungen der Gauleitungen über Bombenabwürfe und Fliegerschäden Bd 17, Jan. – Dez. 1944, Meldungen zum 21. Mai, 23. August und 24. Oktober 1944 (BArch NS 1/585).

[103] Erwähnungen der Luftwaffe über den Beschuß von Zivilisten enthalten die Eingegangenen Meldungen Genst. Luftwaffe zum 21. 5.44 (BArch-MArch RM 7/300), zum 14. 8. 44 und 23. 9. 44 (BArch-MArch RM 7/301),. die beiden letzteren Fälle sind auch erwähnt im KTB LgKdo VII, S. 39 u. 40 (BArch-MArch RL 19/86).

[104] BArch-MArch RW 2/84. In dieser Akte ist auch die erwähnte Anregung des Auswärtigen Amtes vom 24. Dezember 1944 enthalten.

Lazaretteinrichtungen und auch andersgearteter alliierter Völkerrechtsverletzungen enthält, die die beschuldigten Alliierten nicht beiseite geschafft, sondern in den 50er Jahren an die Bundesrepublik zurückgegeben haben.

Mit der Verschärfung des Luftkrieges im Jahr 1943 wurde ein Interministerieller Luftkriegsschäden-Ausschuß aus den führenden Stellen in Staat, NSDAP und Wehrmacht gegründet, an dessen Spitze Goebbels stand. Seine Aufgabe war u. a. die Sammlung von Erfahrungen im Luftkrieg und deren Weitergabe sowie Empfehlungen an alle in den Luftkrieg involvierten Stellen in Partei und Staat in Form von sogenannten Luftkriegs-Mitteilungen.[105] Sie sind fortlaufend numeriert, mit Ausnahme von drei oder vier alle erhalten und gehen bis Ende März 1945. Die Vorgänge vom 21. Mai 1944 haben darin keinen Niederschlag gefunden. Auch sonst spielen Tiefflieger und Tiefangriffe darin kaum eine Rolle. Die LK-Mitteilungen hierzu betreffen lediglich Baudicken gegen Bordwaffenbeschuß[106] sowie Luftschutzwarndienst auf Verkehrsstraßen wegen Tieffangriffen auf Fahrzeuge und Fuhrwerke auf den Straßen.[107] Vom Beschuß von Fußgängern, Passanten, einzelnen Personen, Bauern bei der Feldarbeit ist nirgendwo die Rede. Hätte es systematische Menschenjagden auf diesen Personenkreis gegeben, so wäre dies unbedingt ein dringliches Thema für den Ausschuß und die Adressaten seiner Mitteilungen gewesen, das sich mehr als einmal in der Sammlung der LK-Mitteilungen hätte niederschlagen müssen, wie andere Themen.

Gegen systematische Menschenjagden über Feldern und Weinbergen auf Nichtkombattanten spricht der Umstand, daß es offensichtlich gelang, im Spätsommer 1944 die Ernte einzubringen,[108] die Herbstbestellung der Felder vorzunehmen und auch die Weinlese im Herbst 1944 durchzuführen – wenn auch unter den größten Vorsichtsmaßnahmen.[109]

Was Goebbels' Propaganda das Spiel erleichterte, war der Umstand, daß im modernen Luftkrieg die unterschiedliche Behandlung von Kombattanten und Nichtkombattanten im Einzelfall schwierig war, da beide sich im gleichen Umfeld bewegten und auch zivile Objekte der Kriegsführung dienten, z. B. Eisenbahnanlagen oder Brücken. Auch das Straßennetz gehörte hierzu und war daher ein Ort ständiger Gefährdung, vor allem die Reichsstraßen und -autobahnen.

Ein Problem bei der Bekämpfung des Straßenverkehrs durch Jagdbomber war, daß die Unterscheidung ziviler oder militärischer Fahrzeuge für die Piloten ziemlich schwierig war, selbst wenn sie es wollten. Dabei spielte unter anderem eine Rolle, daß die Wehrmacht, im Unterschied zu der amerikanischen und britischen Armee, nicht über standardisierte und daher gut erkennbare Militärfahrzeuge verfügte, sondern über einen buntgemischten Park LKW und PKW aller Fabrikate, die sich in ihrem Erscheinungsbild von Zivilfahrzeugen kaum unterschieden. Außerdem konnten die alliierten Piloten 1944/45 davon ausgehen, daß es zivile Kraftwagen auf den deutschen Straßen kaum noch gab, weil die meisten wegen der Materialknappheit für die Wehrmacht beschlagnahmt oder für sie im Einsatz waren.

---

[105] Luftkriegsmitteilungen des Interministeriellen Luftkriegsschäden-Ausschusses beim RMVP (betr. Luftschutz), (BArch R 55/447).

[106] LK-Mitteilung Nr. 137 vom 24. 5. 44 (BArch R 55/447).

[107] LK-Mitteilung Nr. 173 vom 13. Oktober 1944 mit einem Erlaß des Oberkommandos der Luftwaffe vom 18. Oktober 1944 sowie einem Schreiben der Korpsführung des NSKK vom 13. Oktober 1944 (BArch R 55/447).

[108] Mit einer systematischen Beschießung der Landbevölkerung bei der Feldarbeit ist auch nicht zu vereinbaren, dass der Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft das „deutsche Landvolk" anwies, beim Getreideeinfahren auf Phosphorbrandmittel zu achten und aus Gründen der Luftsicherheit das Dreschen des Getreides auf dem Felde vorzunehmen und dort die Dreschmaschinen bereitzustellen. Offenbar sah das Regime in den britischen (ziemlich wirkungslosen) Brandplättchen eine größere Gefahr für die Bauern als in Tieffliegern, Der Leiter der Parteikanzlei, Rundschreiben 179/44, Maßnahmen zum Schutze der Ernte vor Luftangriffen, 14. August 1944, (BArch NS 6/347).

[109] So z. B. das Nationalblatt über die Weinernte in Boppard, Nationalblatt, Lokalausgabe Mayen vom 8. Dezember 1944 (Stadtmuseum Andernach).

Das bedeutete demnach, daß die Gegner bei der gegenseitigen Straßenjagd – es gab auch deutsche Tiefangriffsunternehmen im Hinterland der Amerikaner – bei der Einschätzung ihrer Ziele a priori davon ausgingen, daß ein auf einer Straße angetroffenes Fahrzeug den feindlichen Kriegsanstrengungen diente und damit legitimes Ziel war.

Wie aus dem oben bereits erwähnten Erlaß Himmlers vom 7. Februar 1945 ersichtlich wird, wurde diese Form der Kriegsführung auch von der deutschen Seite als völkerrechtlich nicht zu beanstanden angesehen.

In den erhaltenen BdO-Meldungen werden, wenn auch nicht überaus häufig, auch Tiefangriffe auf die damals noch alltäglichen pferdebespannten Fuhrwerke auf den Straßen erwähnt. Das gleiche gilt für die Summaries of Operations der 9. AF. Hierbei ist daran zu erinnern, daß Pferdefuhrwerke einen erheblichen Anteil des Fuhrparks der Wehrmacht darstellten, was heute die wenigsten noch wissen. Er lag bei etwa 50%.

Für bestimmte Tage des Rückzuges der Wehrmacht gibt es in den amerikanischen Meldungen auffallend hohe Zahlen an vernichteten Pferdegespannen (HDV) im Vergleich zu Motorfahrzeugen (M/T), als Beispiele hier die Rückzüge aus den Ardennen und aus der Pfalz im Januar und März 1945:[110]

Ardennen	16.1.	17.1.	18.1.	19.1.	20.1.	21.1.	22.1.	23.1.	24.1.	25.1.
HDV	41	0	0	20	9	9	49	18	4	8
M/T	424	0	0	3	38	283	1559	997	359	687

Pfalz	17.3.	18.3.	19.3.	20.3.	21.3	22.3.	23.3	24.3.	25.3.	26.3.	27.3.	28.3.
HDV	80	270	270	281	62	45	23	17	76	182	16	55
M/T	354	616	979	743	311	387	378	461	742	504	675	709

Die großen Zahlen von zerstörten Gespannen sind nur dadurch zu erklären, daß es sich um Fuhrpark der Wehrmacht handelte, der bei einem fluchtartigen Rückzug vernichtet wurde.

Es gibt in den Summaries der 9. AF andererseits viele Tage, an denen der Beschuß von nur sehr wenigen oder einzelnen HDV (Pferdegespannen) erscheint, in den Meldungen der Jagdgruppen sind es dann oft nur ein oder zwei Gespanne pro Operation, meist bei bewaffneter Aufklärung. Hier könnte es sich zu einem großen Teil um einzeln fahrende zivile Gespanne gehandelt haben, die auf den Straßen überrascht, beschossen und zerstört oder beschädigt wurden, ohne daß sich die Jägerpiloten große Gedanken um die Unterscheidung von Zivil oder Militär gemacht hatten. In solchen Fällen konnte es dann offensichtlich selbst einen Leichentransport oder auch einen Milchwagen treffen[111]

Besitzer der meisten zivilen Gespanne waren naturgemäß Bauern, sie waren deshalb am ehesten betroffen, wenn sie sich damit auf die Straßen wagten, und möglicherweise wurde der allgemeine Sprachgebrauch von deren Beschuß dann auch auf die feldarbeitenden Bauern übertragen. Solche sprachlichen Unschärfen lassen sich allenthalben beobachten, sie sind bewußtseinsprägend.

Riskant war auf jeden Fall die Benutzung der Eisenbahn bei Tage (im Rheinland, in der Pfalz und in Baden auch bei Nacht), auch wenn meistens nur die Lokomotiven bewegungsunfähig geschossen wurden.[112] Wie das Beispiel der Aufstellung für den

---

[110]Die Tabelleninhalte beruhen auf einer Auswertung der einschlägigen Summaries of Operations der 9. Air Force (NA at College Park RG 243, Entry 25, 2. f. (5 -7)).

[111]Peter Neu/Huberth Orth: Am Ende das Chaos, Die letzten Tage des 2. Weltkrieges im Raum Bernkastel-Wittlich, Monschau 1982 S. 247; Thömmes: Tod am Eifelhimmel, S. 114.

[112]Flak-Regiment 50 (E.Tr.) an Oberkommando der Luftwaffe, General der Flakwaffe, vom 3. 10. 44: „Sämtliche Angriffe waren in erster Linie darauf gerichtet, die Lokomotiven betriebsunfähig zu schießen. Außerdem wurden

Personenverkehr im Bereich des Reichsbahnamtes Bad Kreuznach zeigt, kamen hier im Durchschnitt auf fast jeden zweiten Angriff ein Toter, wobei die Tendenz der Todesfälle gegenläufig zur Zunahme der Tiefangriffe auf Züge über den Zeitraum vom September 1944 bis März 1945 ist.

Angriffe auf Züge und Todesopfer im Rba-Bezirk Bad Kreuznach September 1944 bis März 1945[113]

Monat	09	10	11	12	01	02	03	total
Angriffe	9	14	28	31	14	21	4	121
Tote	14	19	8	9	3	0	0	53
Angr. %	7,4	11,5	23	25	11,5	17,3	3,3	
Tote %	26,4	35,8	15	16,9	5,6	0	0	

Natürlich hatten Reichsbahnpersonal und Passagiere im Herbst 1944 gelernt, sich der Tieffliegergefahr entsprechend und bei Tiefangriffen richtig zu verhalten, aber die Totenzahlen müßten auch hier deutlich höher liegen, wenn die Piloten Menschenjagden veranstaltet hätten, etwa indem sie generell die Personenwagen fahrender Züge oder die aus einem stehenden Zug flüchtenden Passagiere unter Feuer nahmen, bevor sie der Lokomotive den Rest gaben.

Man muß also die Tieffliegerpropaganda, die der Bevölkerung eingehämmert wurde, in Zusammenhang mit dem Versuch sehen, nach dem 21. Mai 1944 die Menschen überall im Reich zur Lynchjustiz aufzuhetzen, weil die alliierten Luftangriffe mit militärischer Abwehr immer weniger aufzuhalten waren. Hierfür gab es kein besseres Mittel, als die Behauptung massenhafter Tiefangriffe auf Zivilisten, auf Frauen, Kinder und alte Leute, denn (angeblicher) direkter Beschuß von wehrlosen Zivilpersonen ist eine Tat, die in zivilisierten Breiten als besonders infam gilt. Als Adressaten ist dabei zu denken vor allem an die Angehörigen der Polizei, denen erst die Verweigerung des Schutzes, dann die Erschießung von gefangenen Fliegern befohlen wurde, oder an die Stadt- und Landwachtmänner, die als alte Soldaten wußten, wie Gefangene eigentlich zu behandeln waren. Immerhin handelte es sich bei der angestrebten Lynchjustiz um schwere Verletzungen der Gesetze und Gebräuche des Krieges, und um die Hemmungen dagegen abzubauen, verbreitete Goebbels den Eindruck, daß die alliierten Flieger systematisch Jagd auf Zivilpersonen machten.

Die Erkenntnis ist also nicht von der Hand zu weisen, daß die Kampagne des Reichspropagandaministers seit dem Sommer 1944 Ausdruck einer maßlosen Übertreibung und Verzerrung der tatsächlichen Proportionen des Luftkriegs ist, die aber die Wahrnehmung des Luftkrieges maßgeblich beeinflußte.

In diese Propaganda war auch der tägliche Wehrmachtbericht in Rundfunk und Presse eingeschaltet, wie die Dokumentation aller Tieffliegermeldungen 1944/45 (im Anhang 4) zeigt. Hier lautet die stereotype Formel mit Bezug auf Tiefangriffe: Terrorisierung der Zivilbevölkerung. Die Parallele hierzu ist die unterschiedslose Benennung aller Angriffe alliierter Bomberverbände als Terrorangriffe. Bezeichnenderweise werden dagegen völkerrechtswidrige Tiefangriffe in den Monatsübersichten der Luftwaffe zum alliierten Luftkrieg gegen Deutschland so gut wie gar nicht erwähnt (siehe Anhang 3). Die vergleichende Betrachtung beider Dokumentationen erweckt den Eindruck, als ob es sich hierbei um zwei ganz verschiedene Kriege handele.

---

bei Nachschubtransporten der gesamte Zug mit Bordwaffen und Bomben angegriffen. Verhältnismäßig selten wurden Bordwaffenangriffe auf Wagen von Personen- und Lazarettzügen gemeldet." Im gleichen Dokument wird auch an anderer Stelle noch einmal festgestellt, dass die Angriffe „fast ausnahmslos gegen die Lokomotiven gerichtet waren" (BArch R 5/2088). Die Konsequenz aus dieser Erkenntnis war, dass in den gefährdeten Gebieten in Westdeutschland der erste Wagen nach der Lokomotive leer als Schutzwagen lief.

[113] Reichsbahnamt Bad Kreuznach, Merkbuch über Betriebsstörungen, Bordwaffenbeschüsse, Bombenangriffe pp., (Landeshauptarchiv Rheinland-Pfalz, 565 Nr. 215), Kopie im Besitz des Verf.

Tiefangriffe auf die Bevölkerung in amerikanischer Sicht

Es ist interessant, zu dem Thema Tieffliegerangriffe noch einen Blick auf die andere Seite zu werfen. Dort fanden, wie der amerikanische Historiker Ronald Schaffer berichtet, im Winter 1944/45 intensive Diskussionen darüber statt, wie der Luftkrieg gegen Deutschland zu führen sei, wobei auch das Motiv der Terrorisierung der Zivilbevölkerung aus der Luft eine Rolle spielte.[114]

Schaffer führte dazu aus: „Während Psychologen in den Vereinigten Staaten sich bemühten zu bestimmen, ob die deutsche Moral gebrochen werden könnte, fuhren die Planer im Hauptquartier der USSTAF fort, Pläne zu entwickeln, um sie zu brechen. Im Dezember 1944 kamen sie mit einem Entwurf für die Operation CLARION heraus, einem Vorschlag für systematische Terrorangriffe unter dem Titel ‚Generalplan für einen Angriff größten Ausmaßes gegen Transportziele'. Er sah eine große Serie von Angriffen durch kleine Gruppen von Flugzeugen in niedrigen Höhen vor, um Ziele überall in Deutschland zu bombardieren und zu beschießen <strafe>.

AAF-Führer hatten keine Schwierigkeiten zu verstehen, was CLARION wirklich war, und einige von ihnen protestierten vehement. General Doolittle warnte Spaatz, daß weiträumige Beschießungen (strafing) von Zivilisten hinter den Frontlinien eine in Wut geratene Bevölkerung aufstacheln könnte, sich an alliierten Kriegsgefangenen zu rächen. Deutsche Propagandisten konnten CLARION dazu nutzen, Nazi-Brutalität zu rechtfertigen.“ [115]

Aus den Ausführungen Schaffers geht hervor, daß es in den USAAF durchaus auch Offiziere und Berater gab, die dem Gedanken, die Luftwaffe – und damit auch die Jagd- und Jagdbomberverbände – zur Terrorisierung der deutschen Zivilbevölkerung einzusetzen, aber auch, daß es hiergegen massiven und letztlich erfolgreichen Widerstand gab. Dieser speiste sich aus ethischen, vor allem aber aus praktischen Überlegungen, so die von Schaffer erwähnte Warnung des Generals Doolittle vor der Wirkung weiträumiger Beschießung von Zivilisten. Jedenfalls spricht sie dagegen, daß die US-Luftwaffe Tiefangriffe gegen diese allgemein als Methode ihrer Luftkriegsführung akzeptiert und praktiziert hat.

Wie die erwähnte Anweisung an die Kommandanten der Kriegsgefangenenlager Oberursel und Wetzlar zeigt, wurde das auch von der deutschen Luftwaffe so gesehen.

Es gibt in jeder Armee der Welt und in jedem Krieg Fälle, in denen Soldaten sich über die anerkannten Regeln und Gebräuche der Kriegsführung hinwegsetzen und Kriegsverbrechen begehen. Auch die amerikanischen Streitkräfte waren im Zweiten Weltkrieg nicht frei davon. Das heißt nicht, daß ihre gesamte Kriegsführung oder Teile ihrer Streitkräfte pauschal kriminell gehandelt haben. Daß den Jagdpiloten dies pauschal nachgesagt wird, ist ein später Nachhall der Goebbels'schen Greuel-Propaganda und zeigt, wie wirksam diese war.

Übrigens scheint man auch nach dem Krieg in den USA bei der Auswertung der erbeuteten deutschen Akten an dem Problem Tieffliegerbeschuß von Zivilisten nicht vorbeigegangen zu sein. Dort wurde der Vernehmungsbericht der Auswertestelle West als Auszug aus einer Akte des OKL entnommen und mit folgendem Kommentar gesondert geführt: „The report contains abstracts of statements made by captured American fighter pilots … relating to their low-level attacks on German targets, May 1944. Some information concerns the strafing of civilians and private housing <Der Bericht enthält Kurzfassungen von Aussagen gefangengenommener amerikanischer Piloten über ihre Tiefangriffe im Mai 1944. Einige Informationen betreffen Tiefangriffe auf Zivilisten und Privathäuser>.“[116]

---

[114] Ronald Schaffer, Wings of Judgement. American Bombing in World War II, New York, New York 1985, S. 91 f.
[115](Schaffer Fußnote 29): 15. AF, Kopie des Plans der Operation CLARION, 17. Dez. 1944, file 670.430-3, Febr. 1945, AFSHRA (=AFHRA, Air Force Historical Research Agency, Maxwell, Alabama).
[116] BArch-MArch RL 2 II/1395.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, ist das Thema Tiefangriffe im Zweiten Weltkrieg in Deutschland also äußerst komplex und vielschichtig.

Tiefangriffe im Licht von Zeitzeugenerinnerungen

Die Berichte der betroffenen Zeitzeugen zeichnen sich durch große stereotype Konformität aus. Am Beginn der Ausarbeitung habe ich darauf hingewiesen, daß sie meist aus austauschbaren Versatzstücken zusammengesetzt sind. Auch wenn sie nicht aus historischen Quellen angreifbar wären, so sind sie es dagegen oft, wenn man sie an Hand technischer oder naturwissenschaftlicher Bedingungen überprüft. Ich verweise in diesem Zusammenhang allgemein auf meine Untersuchung „Tiefflieger über Dresden?“[117]

Ergänzend zu dieser Studie soll an dieser Stelle nunmehr exemplarisch auf einige Aussagen, Tiefangriffe in Dresden am 14. Februar 1945 betreffend, einzugegangen werden. Sie tauchten auf, nachdem unter stürmischem Protest das Buch im April 2000 in Dresden präsentiert worden war.[118]

Dazu sollen zunächst einige Tiefflieger-Erzählungen von Zeitzeugen als Beispiele aufgeführt und kommentiert werden.

In seinem Artikel über die Veranstaltung im Stadtmuseum Dresden erwähnte Friedrich Karl Fromme, sein Vater hätte nach den drei Luftangriffen auch Schußverletzungen behandelt. Das muß selbstverständlich ernst genommen werden, auch wenn es die Erklärung, bei den angeblichen Tiefangriffen habe es sich in Wirklichkeit um Luftkämpfe gehandelt, nicht aufhebt. Denn bei diesen konnten sehr wohl Geschosse Personen am Boden treffen – auch wenn diese nicht die Ziele waren. Siehe hierzu den Hinweis weiter unten auf angeblichen Bordwaffenbeschuß am Rhein, im Westerwald und Franken am 17. August 1943 sowie im Februar 1945, ebenfalls im Westerwald.

Hasso Graf Vitzhum zu Eckstädt teilt mit: „Ich suchte mit meiner Mutter etwa zwölf Tage nach den Angriffen in der Trümmerwüste nach Spuren von Angehörigen. Im ‚Großen Garten‘ stießen wir – die Winterkälte bremste die Verwesung – auf *buchstäblich kleingehackte* <Hervorheb. d. Verf.> Menschen. Für den trotz seiner Jugend (leider) hinreichend erfahrenen Soldaten ließ sich die Metzelei kaum als Folge von ‚Bombenteppichen’, sondern eher als das Ergebnis von Beschuß mit Bordwaffen erklären.“[119]

Buchstäblich durch Maschinengewehrbeschuß „kleingehackte“ Menschen, das setzt voraus, daß die beschossenen Körper einem Dauerfeuer ausgesetzt gewesen sein müssen, bei dem sie von Geschossen in mindestens zweistelliger Größenordnung, wenn nicht mehr, getroffen wurden. Das ist natürlich zunächst einmal denkbar, zumal wenn man sich vorstellt, daß eine P-51 D sechs 12,7 mm MG besaß, deren Schußfolge zusammen 75 Schuß pro Sekunde betrug. Aber das setzt dann auch voraus, daß die Piloten freies Schußfeld hatten (der Große Garten hat einen dichten Bestand mit alten Bäumen) und die getroffenen Personen regungslos und in einer Entfernung von 400 Meter genau im Kreuzungswinkel von allen sechs Waffen stehn. Außerdem durften diese dafür nicht mit einer Geschwindigkeit von mindestens 280 km/h wandern, sondern sie mußten fest installiert sein. Das wiederum heißt, daß die Mustangs in der Luft hätten stillgestanden, also mit nach unten geneigten Nasen wie Hubschrauber über dem Großen Garten über einem Punkt stillstehend geschwebt haben müssen und die Opfer, offenbar ohne Fluchtversuch oder Deckung zu suchen, sich haben abschlachten lassen.

---

117 Helmut Schnatz, Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit, Köln 2000.

118 Siehe hierzu auch: Helmut Schnatz, Der Luftkrieg über Absurdistan. Mythenbildung, Rezeption und Augenzeugenreaktionen in der Luftkriegsgeschichte des Zweiten Weltkriegs. In: Informationen für den Geschichts- und Gemeinschaftskundelehrer, Heft 70/2005.

119 Hasso Graf Vitzhum, „ So gründlich vernichtet“, Rhein-Zeitung Koblenz, 10. 5. 2000.

Es ist erheblich realistischer anzunehmen, daß Tote, wenn sie denn wirklich noch nach zwölf Tagen im Großen Garten umhergelegen haben sollen, von Bombensplittern zerrissen, einen schrecklichen Anblick geboten haben.

Der Fall ist ein Beispiel dafür, daß selbst ein „hinreichend erfahrener Soldat“ des zweiten Weltkriegs im Abstand der Jahrzehnte seiner Erlebnisse unreflektiert in Form tradierter stereotyper Bilder weitergeben kann.

Der folgende Bericht schildert einen Tiefangriff während des zweiten Bombardements in der Nacht des 13./14. Februar 1945: „… es war taghell. Über uns waren keine Bomber, sondern kleinere Maschinen. Direkt über uns – ganz niedrig – kam eine Maschine, sodaß man die zwei Insassen deutlich sehen konnte. Der Pilot nickte dem Mann hinter sich zu, der schaute auf uns und schon sahen wir das Mündungsfeuer seiner MG. Es galt uns, es war nach unten gerichtet. … ich war wie von Sinnen, stand da und schrie nach oben: ‚Warum tut ihr das, ich habe euch doch nichts getan!’
Ein alter Soldat …, der sich auch auf unsere Wiese geflüchtet hatte, riß mich herunter mit den Worten: ‚Dein Gesicht dient denen als Zielscheibe!’ und warf mir eine Decke über.“[120]

Die Schilderung wirkt sehr konkret und damit authentisch. Nur: während des geschilderten Angriffs operierten über Dresden keine kleinen zweisitzigen Maschinen, sondern nur die schweren viermotorigen Lancaster mit sieben Mann Besatzung; es gab in diesem Stadium des Krieges keine leichten britischen Flugzeuge, bei denen die beiden Besatzungsmitglieder hintereinander saßen und auch keine mehr, aus denen man ein Maschinengewehr auf einem Drehkranz beweglich nach unten richten konnte. Die Erzählerin gibt eine Szene als ihre eigene Erfahrung wieder, wie sie sie in den zahlreichen Fliegerfilmen der Vorkriegszeit und in den ersten Kriegsjahren gesehen haben konnte.[121] Im übrigen: so wie der Vorgang geschildert wird, müßte das Flugzeug in der Luft stillgestanden haben, um das Opfer beschießen zu können. Und schließlich: bei dem zweiten Nachtangriff auf Dresden war die niedrigste geflogene Höhe der Bomber 2 300 Meter.[122]

In der Sächsischen Zeitung heißt es in einem Leserbrief, zitiert aus einem als glaubwürdig bezeichneten Bericht: „… erlebten wir einen … Tagesangriff. Die Bomben eines Tieffliegers schlugen so dicht bei uns ein, daß wir die aufspritzenden, nicht zu kleinen Erdklumpen abbekamen…“[123]

Der Vorgang als solcher ist nicht zu bestreiten. Nur: es kann gar kein Tiefflieger gewesen sein, dessen Bomben dicht neben der Gewährsperson einschlugen.

Die Flugzeuge, die in Dresden Tiefangriffe geflogen haben sollen, waren Jagdeinsitzer des Typs P-51 Mustang. Dies wird von vielen Augenzeugen auch nicht bestritten. Es hat aber erhebliche Konsequenzen für die Aussage. Nach dieser müßte die Bombe von einer P-51 abgeworfen worden sein.

Die P-51 Mustang war ein einmotoriges Flugzeug und hatte keinen Bombenschacht im Rumpf, aus dem Bomben, ausgelöst, herausfallen konnten. Wenn dieser Flugzeugtyp solche mitführte, also in einer Rolle als Jagdbomber, dann trug er sie, und zwar zwei, in einer Außenaufhängung unter den Tragflächen.

Als einmotoriges Flugzeug hatte die P-51 Mustang eine normale Reichweite, die es ihr nicht gestattete, bis nach Dresden und zurück nach England, bzw. Belgien zu fliegen, schon gar

[120] Brief von Jutta Zwahr, Dresden, an die Sächsische Zeitung, 15. 2. 2000.
[121] Siehe hierzu die Bilder in Anhang 7.
[122] Interceptions/Tactics No 35/45, Night 13/14 February 1945 (National Archives at Kew, Air 24/307).
[123] Dr. Gerhard Heres, Tiefflieger-Angriff im Großen Garten, Sächsische Zeitung Dresden vom 20. 4. 2000. Eine vergleichbare Aussage in „Tiefflieger über Dresden?“, S. 32; hierhin gehört auch der Bericht Victor Klemperers in: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1942-1945, Berlin 2. Aufl. 1995, S. 669.

nicht mit einer Bombenlast. Vielmehr brauchte diese Maschine hierfür abwerfbare Langstrecken-Zusatztanks. Diese mußten für den Angriff auf Dresden am 14. Februar 1945 unter den Tragflächen an der gleichen Vorrichtung aufgehängt werden, an der vor Jagdbombereinsätzen die Bomben eingeklinkt wurden. Die Begleitjäger konnten also gar keine Tiefangriffe mit Bombenabwurf in Dresden an diesem Tag durchführen.

Es ist der Augenzeugin für ihren Text kein Vorwurf der Falschaussage zu machen, solche wesentlichen technischen Einzelheiten sind, wenn überhaupt, für die meisten Zeitzeugen erst Nachkriegswissen gewesen. Nur: aus ihnen wird im nachhinein klar, daß es der Luftangriff der viermotorigen Bomber aus großer Höhe war, den sie als Tiefangriff beschreibt, und damit scheidet er als Beweis für die behaupteten Tiefangriffe automatisch aus. Tatsächlich waren am 14. Februar 1945 alle Bomben durch viermotorige B-17 Flying Fortress aus einer Höhe um 7 000 Meter abgeworfen worden. Diese wiederum konnten keine Tiefangriffe fliegen.

Daß tatsächliche Hochangriffe als Tieffliegerangriffe erlebt und gedeutet wurden, läßt sich auch anderswo feststellen. Offenbar handelt es sich dabei auch um ein sprachliches Problem insofern, als Tiefflieger als Allgemeinbegriff zur Bezeichnung für alle Arten von Luftangriffen diente, bei denen starker Motorenlärm den Eindruck von Tiefflügen vermittelte. Daneben ist in Erzählungen auch festzustellen, daß die Flughöhen visuell wahrgenommener Flugzeuge weit unterschätzt wurden. Offenbar bewirken panische Angst und das Gefühl der Hilflosigkeit, die dabei immer mitspielen, verzerrte Wahrnehmungen.

In diesen Zusammenhang gehört auch die Darstellung des amerikanischen Bombenangriffs am 14. Februar von Viktor Klemperer. Sie wird verschiedentlich als Beleg für Tiefangriffe angeführt. Klemperer beschreibt zunächst, wie ein Sanitäter seine von den Rauchgasen gereizten Augen behandelt und fährt dann fort: „Ich ging, ein wenig erleichtert, langsam zurück; nach wenigen Schritten höre ich über mir das bösartig stärker werdende Summen eines rasch näher kommenden Flugzeugs. Ich lief rasch auf die Mauer <der Brühlterrasse> zu, es lagen schon mehr Menschen dort, warf mich zu Boden, den Kopf gegen die Mauer, das Gesicht in die Arme gelegt, schon krachte es, und Kieselgeröll rieselte auf mich herab. Ich lag noch eine Weile, ich dachte: ‚Nur jetzt nicht noch nachträglich krepieren!' Es gab noch einige entferntere Einschläge, dann wurde es still."[124]

Nimmt man Klemperer wörtlich, so war an dem Angriff, gleich ob Bomben- oder Tiefangriff, nur ein einziges Flugzeug beteiligt. Betrachtet man Klemperers gesamten Text über die Zerstörung Dresdens insgesamt,[125] fällt zum 13. Februar zunächst seine Bemerkung auf: „Wäre es nun bei diesem ersten Angriff geblieben, er hätte sich mir als der bisher schrecklichste eingeprägt, während er sich jetzt, von der späteren Katastrophe überlagert, schon *zu einem allgemeinen Umriß verwischt.* Man hörte sehr bald das immer tiefere und lautere Summen nahender Geschwader, das Licht ging aus, *ein Krachen in der Nähe*. … neues Herankommen, neue Beengung der Todesgefahr, *neuer Einschlag.* Ich weiß nicht, wie oft sich das wiederholte. … Es kamen neue *Einschläge* …" Zum zweiten Angriff: „Wir kamen in den Hausflur der Nr. 3. Indem ein schwerer, naher *Einschlag*. Ich drückte mich kniend an die Wand … Ich rief mehrmals nach Eva. Keine Antwort. Schwere *Einschläge*. … dann ein *Schlag* am Fenster neben mir, etwas schlug heftig und glutheiß an meine rechte Gesichtsseite. … Vor mir lag ein unkenntlicher großer freier Platz, mitten in ihm ein ungeheurer Trichter. *Krachen,* Taghelle, *Einschläge*. Ich dachte nichts, hatte nicht einmal Angst … ich erwartete das Ende… Wir rannten in eine flammenumgebene , aber fest aussehende Halle. Die *Bombeneinschläge* schienen für hier vorüber."[126] Das ist das gleiche Vokabular, mit dem er den Vorgang vom 14. 2. mittags beschreibt. Klemperer war immerhin Sprachwissenschaftler und konnte, wie man aus seinen Texten ersieht, mit dem Wort

[124] Victor Klemperer, Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1942-1945, Berlin 2. Aufl. 1995, Bd. 2, S. 669.
[125] Ebd. ab S. 661f.
[126] Ebd. S. 663.

umgehen. Und diesem Mann sollte das Vokabular für Bordwaffenangriffe: aufheulende Motoren, rattern, knattern, prasseln, rasseln, pfeifen, hämmern usw. nicht zur Verfügung gestanden haben? Das heißt Klemperer bei aller Vagheit in der Beschreibung des dritten Angriffs als Linguisten zu unterschätzen. Das angeführte Rieseln betrifft Kalk- bzw. Mörtelstaub nach einer heftigen Erschütterung durch einen Bombeneinschlag.

Auch hierfür gibt es weitere Belege. Auf S. 734 So beschreibt Klemperer eine gleiche Situation auf dem Bahnhof in Ingolstadt am 10. April 1945: „Ich ging sehr zufrieden die Bahnhofshalle … zurück, da hörte ich ein schweres Sausen über mir, sprang in den Eßsaal und lag, während es *krachte* und die Scheiben klirrten, kniend an einem Pfeiler. … Ich sagte mir sogleich: ein einzelner Tiefflieger. Tatsächlich hatte sein *Abwurf* einen Abort in der Nähe des Eßraumes getroffen. … ich machte noch eine Zettelnotiz; da hieß es, jetzt fliege ein Verband ein, man solle den Keller aufsuchen. …Man stand dicht gedrängt. Ein schweres *Krachen*, Kalkstaub rieselte in die Augen, das Licht ging aus…“[127] Das es sich in diesem Fall tatsächlich zunächst um einen bombenwerfenden Jagdbomber gehandelt hat, ist in diesem Fall durchaus möglich, da zu diesem Zeitpunkt der bayerische Luftraum durch US-Jabos von deutschen Flugplätzen aus beflogen wurde. Der weitere Angriff ist auch belegt, es handelte sich um einen Bombenteppich von zehn B-17 Flying Fortress, die das Reichsbahngelände in Ingolstadt als Sekundärziel angriffen.[128]

Klemperer fährt dann fort: „Das Ganze sah nicht allzu schlimm aus – wir hörten auch später, als wir vor Tieffliegern in einem Haus am Wege unterstanden, daß es nur einige Verletzte, aber keine Toten gegeben habe. … Hierbei, wie gesagt, suchten wir zum erstenmal <10., bzw. 9. April 1945!> vor Tieffliegern Schutz, wie es uns seitdem zur täglichen Gewohnheit geworden ist.“[129] Seltsam, daß er an dieser Stelle nichts über Dresden sagt.[130]

Und schließlich zum 25. April 1945: „Von überall hörte man Frontfeuer, Bombendetonationen, ziehende Verbände und avions de chasse <Jagdflugzeuge, HS> in großer Höhe, herabstoßende Jäger, das Rattern eines MG-Streifens…“ Der Unterschied zur Schilderung des 14. Februar 1945 ist markant.

Ein weiteres Erzählmotiv ist die Hetzjagd, die alliierte Jagdpiloten auf einzelne Personen veranstaltet haben sollen: “ … ist Leopoldine Krüger selbst noch am 15. Februar 1945 von britischen Tieffliegern durch die Straßen gejagt worden. ‚Das habe ich selbst erlebt, da nehme ich kein Blatt vor den Mund. Ob sie wirklich geschossen haben, weiß ich nicht. Aber sie hatten erkennbar ihren Spaß daran, uns in Schrecken zu versetzen.‘“[131] Hierzu ist zu sagen, daß am 15. Februar 1945 keine englischen Flugzeuge bei Tage im Luftraum Dresden operierten, schon gar nicht Tiefflieger, deren Reichweite Flüge nach Dresden nicht erlaubt hätte.

Vor der Veranstaltung am 18. April 2000 im Stadtmuseum wurde dem Oberbürgermeister von Dresden ein Brief zugestellt. Darin heißt es: „Am Rande der Stadt Plauen jagten mich Tiefflieger über eine Wiese – ich entkam ihnen – es traf einen Bauern mit seinen Pferden, der … Feldarbeiten ausführte.“ [132]

---

[127] Ebd. S. 734.

[128] Nach Roger A. Freeman, The Mighty Eighth War Diary, revised edition London 1990, S. 484, hat sich der Angriff allerdings schon am 9. April 1945 zugetragen.

[129] Klemperer, Ich will Zeugnis ablegen, Bd. 2 S. 735.

[130] In einer Email vom 31.Dezember 2007 an Verf. verweist Gert Bürgel auf einen Artikel Klemperers in der „Sächsischen Zeitung“ vom 13. 2. 1950 „Der Höllentanz“ mit der Angabe „am Nachmittag, auf der Flucht vor dem Tieffliegerangriff, mit dem die Amerikaner Nachlese hielten.“ Offenbar hat er dabei übersehen, dass dies seine Version von Tiefangriffen am Vormittag über den Haufen wirft. Hierzu weiter unten.

[131] Artikel von Andreas Platthaus, Zeigt das Leben danach. Eine Trümmerfrau in der Film-Premiere von „Dresden“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 22. Februar 2006.

[132] Ursula Mann, NPD-Mitglied, Winfried Petzold, NPD-Mitglied und Vorsitzender des LV Sachsen der NPD, Schreiben an den Oberbürgermeister der Stadt Dresden vom 18. 4. 00, Durchschlag im Besitz des Verfassers.

Jemanden über eine Wiese – oder auch stadtauswärts, wie in einem Leserbrief ausgeführt wird[133] - zu jagen, heißt doch, ihn über eine bestimmte Distanz vor sich her hetzen, wobei der Hetzende immer hinter dem Gehetzten bleiben und, als Flieger, außerdem in sehr geringer Höhe fliegen muß, weil er sein Opfer ja sonst nicht vor sich hertreiben kann. Soll es sich nicht um ein reines und schnelles Überfliegen handeln, muß ein solcher Vorgang naturgemäß eine bestimmte Zeit andauern, aber wie lange?

Die Schilderung einer Hetzjagd von Personen, die von einem Flugzeug verfolgt werden, impliziert in jedem Fall Todesangst der Gejagten, und das kann nur bedeuten, daß sie so schnell wie möglich vor ihm hergerannt sein müssen, denn sie wollten dem Jäger ja auf jeden Fall entkommen – so wie die Briefschreiberin ja auch von sich behauptet, daß es ihr schließlich gelungen sei.

Nicht zu bestreiten ist, daß ein Jagdflugzeug und eine Person sich in sehr verschiedenen Geschwindigkeiten bewegen. Diejenige von Personen kann differieren, aber eine junge, untrainierte, in normaler Kleidung, mit normalem Schuhwerk und auf normalem Untergrund, etwa einer Wiese, kann die Strecke von 100 Metern schätzungsweise in ca. 25 Sekunden sprinten. Ihre Geschwindigkeit beträgt dann ca. 4m/sec oder 14 km/h. Länger als drei- oder vierhundert Meter und 100 Sekunden wird sie – auch mit Todesangst im Nacken – dieses Tempo nicht durchhalten. Dann wird sie automatisch langsamer, sofern sie nicht schon vorher völlig außer Atem ist.

Das bedeutet andererseits, daß eine P-51 D, deren Pilot angeblich Personen über eine gewisse Distanz vor sich her jagt, das erstens in sehr geringer Höhe – etwa 30 – 50 Meter – und zweitens in extrem langsamem Flug tun muß.

Das hetzende Flugzeug hätte dann mit genau oder etwas weniger als 14 km/h hinter ihr her fliegen müssen. Was aber wäre dann eingetreten?

Die P-51 hatte ein Leergewicht von 3,232 Tonnen, voll beladen wog sie 5,262 Tonnen, während eines Einsatzes über Ostdeutschland mochte sie aktuell 4,5 Tonnen gewogen haben. Um dieses Gewicht in der Luft zu halten, benötigt ein Flugzeug eine Mindestgeschwindigkeit, die es nicht unterschreiten darf, zumal nicht unmittelbar über dem Boden. Um die Höhe halten zu können, muß dieses Minimum oberhalb der Landegeschwindigkeit liegen. Der Sink- oder Landeanflug der P-51 D begann mit einer Fahrt von 170 Meilen, das entspricht 272 km/h oder 75 m/sec, dann mußte sie Landeklappen und Räder ausfahren und hielt dann noch etwa 184 bis 192 km/h (51 – 53 m/sec) bis zum Aufsetzen.[134]

Hält das Flugzeug die Mindestgeschwindigkeit von rd. 175 Meilen (280 Km/h = 78 m/sec) bei der Hetzjagd nicht ein, zerschellt es wegen der geringen Flughöhe unweigerlich sofort am Boden.

Das bedeutet: das hetzende Flugzeug muß, um in der Luft zu bleiben, mindestens eine um das 19,5 fache höhere Geschwindigkeit haben als die vor ihm her laufende Person. Konkret gesprochen entwickeln sich die Distanzen folgendermaßen:

Sek.	**Läufer:**	**Flugzeug:**
1	4 m	78 m
2	8 m	156 m
3	12 m	234 m
4	16 m	312 m
5	20 m	390 m

[133] Peter Hoffmann, Vogelwiese entlang, Sächsische Zeitung vom 16. 2. 2000.
[134] AAF Manual 51-127-5, Pilot Training Manual for the P-51 Mustang. Headquarters Army Air Forces, Washington 1945, S. 58.

6	24 m	468 m
7	28 m	546 m
8	32 m	624 m
9	36 m	702 m
10	40 m	780 m
15	60 m	1170 m
25	100 m	1950 m

Wenn das Flugzeug z. B. den Anflug aus einem halben Kilometer Entfernung ansetzt, ist es schon in sechseinhalb Sekunden über das Ziel hinweg geschossen. In der Zeit ist das Opfer ganze 24 Meter weit gelaufen.

Dabei ist zu bedenken, daß Flughöhen und Geschwindigkeiten wie bei dem von der Zeitzeugin geschilderten Vorgang es dem Piloten nicht erlauben würden, in einen Bahnneigungsflug überzugehen, um die flüchtende Person zu beschießen. Das hätte er aber tun müssen, weil er wegen der starr eingebauten Maschinengewehre mit dem ganzen Flugzeug zielen mußte. Mit anderen Worten, das Flugzeug wäre sofort am Boden zerschellt.

Natürlich kann der Pilot, sobald die angeflogene Person unter seinem Flugzeug verschwunden ist, eine Kurve fliegen und einen neuen Anflug aus der Gegenrichtung machen. Hierfür muß er aber erst einmal eine hinreichend größere Strecke gewinnen, damit er genug Zeit hat, um bei 280 km/h erneut nach seinem Ziel Ausschau halten zu können, d. h., er muß sich erst einmal von der verfolgten Person entfernen und sich neu orientieren. Das aber verschaffte angegriffenen Personen in der Regel Zeit, Deckung zu suchen, und sei sie noch so gering. Wie unter solchen Bedingungen Personen von Tieffliegern über eine nennenswerte Strecke gejagt worden sein sollen, ist nicht vorstellbar. Im übrigen zeigen die von der Luftwaffe erbeuteten Zielphotos im Anhang 9, ein wie winziges und schwieriges Ziel Einzelpersonen im Gelände für Tiefflieger dargestellt hätten.

Luftschutzmäßiges Verhalten für Personen war daher, beim Auftauchen von Tieffliegern sich nicht mehr zu bewegen und sich möglichst klein zu machen, sofern nicht Hecken, einzelne Bäume, Gebäude, Kapellen, Bildstöcke, Straßengräben, Waldstücke usw. sich als Deckung anboten. Und das taten die Menschen instinktiv in solchen Fällen. Im Westen des Reiches gab es zudem an den Straßenrändern in kurzen Abständen Deckungsgräben.[135]

Weiter ist dabei zu bedenken, daß Tiefflieger beim Anflug schon aus größerer Entfernung mit ihren starken 2000-PS-Motoren zu hören waren – sie warnten gewissermaßen selbst vor sich. So war meistens Zeit genug, Deckung zu suchen.

Die Norm war denn auch, daß der übliche Fuß- und fahrende Verkehr nicht weiterging, sondern sofort erstarrte, sobald akute Tieffliegergefahr bestand. Nur wenn Tiefflieger in Fahrzeugen wegen deren Eigengeräuschen überhört wurden, bestand die Chance der Überraschung.

Aus diesem Grund war es üblich, bei Tieffliegergefahr einen der Mitfahrer als Luftspäher auf einen Kotflügel des Wagens zu setzen. Dieser warnte, sobald er Flugzeuge bemerkte, den Fahrer, dieser hielt und die Passagiere gingen sofort in Deckung.

---

[135] Hierzu auch William Wolf, American Fighter-Bombers in World War II. USAAF Jabos in the MTO and ETO, Atglen PA, 2033, S. 137: „Die allgemeinste Verteidigung war, Gestrüpp oder Zweige zur Personentarnung zu schneiden, oder einfach so schnell und so weit wie möglich vor den anrauschenden Jabos wegzurennen. Wenn Beobachter sich nähernde Flugzeuge hörten oder sahen, wurde die Kolonne alarmiert, sich unter Bäumen oder Hecken in der Hoffnung zu verbergen, um nicht gesehen zu werden und, falls nicht, sich Schutz vor Angriffen zu verschaffen.“ Wolf bezieht sich auf Truppen, aber die Bevölkerung lernte in den Operationsgebieten, sich ebenso zu verhalten.

Eine immer wiederkehrende Aussage ist, daß die Zeitzeugen von Tiefangriffen die Piloten in den Kanzel deutlich erkannt haben wollen. Entweder haben sie die Fliegerbrille gesehen, oder den Gesichtsausdruck –haßerfüllt oder hämisch – oder auch, daß der Pilot ein „Neger" war.

Hier einige Beispiele:

„Im Februar des Jahres 1945 war ich 12jähriger Schüler eines Internates in Klotzsche bei Dresden. … Es ging schon auf Mittag zu, als einige Jagdbomber aus allen Rohren feuernd sich förmlich auf die Flüchtlinge stürzten. … Die Angreifer flogen so tief, daß man ihre bebrillten Köpfe in der Kanzel sah; d. h. sie mußten ebenfalls sehen, worauf sie mit ihren Bordkanonen und Maschinengewehren feuerten."[136]

Eine junge Lehrerin aus Nordhausen berichtet über einen der beiden schweren Bombenangriffe des Bomber Command der RAF im April 1945: „Da ich unbedingt nach Hause wollte, fuhr ich bis zur Heizungsanlage der Boelcke-Kaserne. Auf mich zu hasteten Menschen. Deutlich sehe ich zwei Mütter mit einem alten, hochbeinigen Kinderwagen, in dem vier Kinder saßen. Da! Ein Dröhnen und Krachen über uns. Im Tiefflug saust eine Maschine über uns hinweg. Ich schaue nach oben. Für Sekunden sehe ich das Weiße im Auge des Bordschützen. Er richtet seine Geschosse auf den Kinderwagen, der fliegt hoch … Ich werfe mein Rad hin, springe auf und lege mich genau am Schornstein in den toten Winkel, das Gesicht in die Erde gedrückt. Leuchtspurmunition schlägt über mir ein. … Da saust schon das nächste Flugzeug heran. Bomben fielen, eine Bombe direkt auf den Eingang der Halle …."[137]

Wie oben erwähnt, mußte ein Tiefflieger eine Geschwindigkeit von mindestens 280 km/h einhalten, um nicht abzustürzen. Er durfte eine Entfernung von wenigstens 30 bis 100 Metern nicht unterschreiten und er saß nicht in einem offenen Sitz, sondern in einem geschlossenen Cockpit hinter gewölbten, also reflektierenden Plexiglasscheiben. Seine Wahrnehmung hätte ohnehin nur Sekundenbruchteile dauern können. Was die Zeugin beschreibt, war im übrigen ein Hochangriff von viermotorigen Bombern.

Zudem ist zu bedenken, daß die Sichtungen von Pilotenköpfen in der Regel nur so berichtet werden, daß die Augenzeugen sie von vorne beim Anflug wahrgenommen haben wollen. Die Sichtbedingungen, die sich dabei ergeben, werden aus den beigefügten Abbildungen in Anhang 8 deutlich.

Eine simple und alltäglich zu machende Beobachtung aus dem Straßenverkehr zeigt, was von solchen Aussagen zu halten ist: was nehmen Autofahrer voneinander wahr, die mit je 150 Kilometern aufeinander zu rasen ? Nichts!

„Ich war <Anfang 1945, HS> mit Freunden auf den Feldern unterwegs, als wir von einer Lightning im Tiefflug überrascht wurden. Die Maschine flog dicht über uns hinweg, kein Schuß fiel, ich hob meinen Kopf und blickte in das grinsende Gesicht eines Farbigen in der Heckkanzel. … Ich war damals zehn Jahre alt, mit den Eltern von Saarlouis (Saarlautern) nach Eitzweiler evakuiert und wohl in einem Alter, in dem man meine Beobachtung nicht als kindliche Phantasie abtun kann. Ich habe ein fotografisches Gedächtnis."[138]

„Örtlichkeit: Ecke Robert Dietz-Str., Schwebeseilbahn,
Flugrichtung: von Kriegelstr. In Richtung Rißweg

---

136 Dieter Haubold, Zerstörung Dresdens, www.dhm.de/lemo/forum/kollektives-gedaechtnis, gesichtet 8. 2. 2005, 10:49.
137 Wolfgang Bönitz, Feindliche Bomberverbände im Anflug. Zivilbevölkerung im Luftkrieg, 1. Aufl. Berlin 2003, S. 143. Die Aussage ist zugleich auch ein weiteres Beispiel dafür, wie Hochangriffe als Tiefangriffe gedeutet wurden.
138 Schreiben von Karlheinz Kunz, Saarlouis vom 17. 09. 2002 an Verfasser.

Kam ein Flugzeug den Hang herunter.
Flughöhe knapp über den Häusern,
Zwei Piloten saßen nebeneinander
Der zweite Mann hatte eine MP in der Hand und war ein Neger.“[139]

Neger im Cockpit? Die US-Luftwaffe war eine rein weiße Streitkraft. Es gab in ihr nur eine einzige Fighter Group, die 332., in der schwarze Piloten dienten. Sie gehörte zu der taktischen 12. US Air Force in Italien und war über dem Reich nicht im Einsatz.[140] Schwarze US-Piloten, die deutschen Zivilisten beschossen, existierten nur in der Karikatur des Dritten Reiches.



Abb. 2: Ansicht einer P-51 Mustang von vorne aus nächster Nähe. Der Pilot ist trotz der für einen Beobachter günstigen Fluglage und Nähe nicht erkennbar. (Gray, Waverly, Ohio).

Die große Menge von Berichten über die (in Wirklichkeit unmöglichen) Sichtungen von Piloten in ihren Kanzeln wirft im übrigen ein bezeichnendes Licht auf das Argument, wenn so viele Augenzeugen Tiefflieger bezeugten, müsse doch an der Sache etwas daran sein. Es handelt sich offenbar um eine Kanonisierung von geglaubten Erinnerungen.

Inzwischen haben sich auch Sozialpsychologie und Hirnforschung mit der Materie befaßt. So kommentiert Harald Welzer den turbulenten Verlauf der Präsentation des Buches „Tiefflieger über Dresden?“: „Der Umstand, daß der durch den Bombenangriff erzeugte Feuersturm es britischen Tieffliegern unmöglich gemacht hätte, in die brennende Innenstadt zu fliegen, überzeugte die Zuhörer so wenig wie die akribische Analyse von Flugeinsatzplänen und Logbüchern, die keinerlei Beleg für die Richtigkeit der Dresdener (sic) Erinnerungen lieferten. Das wurde von den versammelten Zeitzeugen als Angriff auf ihre persönliche Erinnerung an silbrig schimmernde Mustangjäger’ und verzweifelt fliehende Menschen verstanden und löste beträchtliche Empörung aus.
Mittlerweile findet sich einige Evidenz dafür, daß zum Beispiel Spielfilmszenen in autobiographische Erinnerungen montiert werden, ohne daß den Erzählern diese Adaptierungen bewußt wären. Insgesamt muß man wohl zusammenfassen, daß die scheinbar unmittelbare Erinnerung an biographische Erlebnisse und Ereignisse als Produkte subtiler Interaktionen all jener Prozesse zu verstehen ist, die am Werke sind, wenn unser Gehirn Erinnerungsarbeit leistet: Interaktionen, also zwischen den Erinnerungsspuren an Ereignisse, dem Wiedererwecken von Emotionen, dem Import ‚fremder’ Erinnerungen, affektiven Kongruenzen und ganz generell den sozialen Umständen der Situationen, in denen über Vergangenes erzählt wird.“[141]

---

[139] Zeugenaussage von Ruth Schumann, damals 21 Jahre alt, Email Gert Bürgel an Verf. vom 31. Dezember 2007. Bürgel bezeichnet die Aussage als „ideales Beispiel für Tieffliegerleugner“.
[140] Martin M. Bowman, USAF Handbook 1939 – 1945, Phoenix Mill 1997, S. 160 f.
[141] Harald Welzer, Das kommunikative Gedächtnis. Eine Theorie der Erinnerung, München 2002, S. 39 f. Siehe hierzu auch: Harm-Hinrich Brandt, Vom Nutzen und Nachteil der Erinnerung für die Geschichtswissenschaft. In:

Die oben erwähnte Beobachtung des farbigen, in der Heckkanzel einer P-38 Lightning sitzenden Fliegers ist ein klassisches Beispiel für solche Vorgänge. Der Augenzeuge war nicht einmal durch den Hinweis, daß dieser Flugzeugtyp einsitzig war, überhaupt keine Heckkanzel hatte und über Deutschland auch keine farbigen Flieger der US-Luftwaffe eingesetzt waren, von seiner Aussage abzubringen: „Ich habe ein photographisches Gedächtnis.“ In diesem Fall traten zu den Spielfilmszenen offenbar noch NS-Propagandalügen aus der Tagespresse, daß in den US-Flugzeugen Schwarze säßen, hinzu.



Abb. 3: Kopf eines Bordschützen in dem Buch „Flieger, Funker, Kanoniere“ (auch Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin).

Zu dem Stichwort Spielfilmszenen ist im übrigen daran zu erinnern, daß es in den ersten



Abb. 4: Der Schauspieler Carl Raddatz als Luftwaffenpilot in der Kanzel einer JU 87 im Film „Stukas“. (Film-Museum Berlin)

Kriegsjahren etliche Fliegerfilme gab, die bewußt zeitnah konzipiert waren. So bemerkt Rainer Rother zu dem Film „Stukas“: „Szenen auf dem Feldflughafen wechseln mit solchen in den Pilotenkapseln ab…“[142]

Zu nennen wären hierbei auch „D III 88“, „Kampfgeschwader Lützow“, „Besatzung Dora“, aber auch ein Film aus dem zivilen Milieu wie der beliebte Heinz-Rühmann-Film „Quax der Bruchpilot.“ Außerdem gab es bereits vor und dann während des Krieges eine Reihe von rund 20 Kulturfilmen der Luftwaffe, die als Vorfilme zusammen mit Spielfilmen in den Filmtheatern gezeigt wurden.[143] Auch das NSFK stellte „eine unübersehbare Menge“ von Kurzfilmen über die fliegerische Ausbildung her.[144] In solchen Filmen erschienen immer wieder, geradezu als graphische Topoi, Bilder von Köpfen der Piloten in ihren Cockpits, die sich dem Publikum einprägten. In den Tieffliegererzählungen tauchen sie dann wieder als Erinnerungen auf (Siehe auch Anhang 7).

Martin Rikli, wissenschaftlicher Mitarbeiter und Regisseur der Ufa-Kulturabteilung, gewährt in seinem Begleitbuch zu dem Film „Flieger, Funker, Kanoniere“ einen Blick hinter die Kulissen. Wie er schreibt, war die Devise bei den Aufnahmearbeiten immer wieder: „Dicht an die Flugzeuge ran, denn der Beschauer will die Maschine möglichst groß auf der Leinwand sehen und die Besatzung bei ihrem Dienst in der Luft genau erkennen.“[145] Rikli erwähnt in diesem Zusammenhang einen Extremfall, bei dem ein Kameramann auf die irrwitzige Idee kam, während des Fluges aus seinem Sitz auf die Tragfläche einer Schulmaschine (Doppeldecker) zu klettern, um von hier aus möglichst nächster Entfernung den Piloten mit einer Kumuluswolke als plakativem Hintergrund zu filmen – ein Unternehmen, das um Haaresbreite mit dem Verlust der Kamera und einem unfreiwilligen Fallschirmabsprung geendet hätte.[146]

In einem abgedruckten Auszug aus dem Drehbuch zu „Flieger, Funker, Kanoniere“ läßt Rikli die Sequenz eines Luftkampfs zwischen Bombern und Jägern effektvoll enden: „Großaufnahme des Flugzeugführers im Jagdflugzeug. Alle Sinne sind angespannt.“[147]

In einer Zeit, in der es noch kein Fernsehen gab, bedeutete der Besuch des Kinotheaters eine zwar quantitativ geringere, qualitativ aber umso intensivere Rezeption solcher inszenierter Bilder. Es ist dann nicht verwunderlich, daß in der Endphase des zweiten Weltkrieges, als die US-Jagdflieger über dem Reich zeitlich und räumlich überall die deutsche Luftwaffe an die Wand gedrückt hatten, sich die im kollektiven Bewußtsein gespeicherten deutschen Pilotenköpfe in solche von Amerikanern verwandelten.

Welzer zieht aus seiner Untersuchung den Schluß: „Ausgehend von solchen Überlegungen, wird nicht nur einsichtig, wieso die besonders in Geschichtssendungen neuerdings sehr beliebten ‚Zeitzeugen’ meist kunstvolle Montagen aus Landsergeschichten, Filmausschnitten und biographischen Versatzstücken zum besten geben und nicht historische Wirklichkeiten, sondern auch, wieso es regelmäßig zu empörten Reaktionen von Zeitzeugen kommt, wenn sie – wie zum Beispiel im Zusammenhang mit der Wehrmachtsausstellung – mit historischen Befunden konfrontiert werden, die mit ihrer Erinnerung subjektiv nichts zu tun haben. Ein prominentes Beispiel hierfür liefert etwa der Alt-Bundeskanzler Helmut Schmidt, wenn er in einer Expertenrunde den anwesenden Historikern empört entgegenhält: ‚Sie müssen anerkennen, wenn Sie hier im Ernst Gespräche führen, daß andere Leute anderes erlebt haben, als was Sie aus Ihren Dokumenten generell herauslesen. Sonst muß ich aufstehen und den Raum verlassen, wenn Sie mich für einen Lügner halten!’ Wichtig scheint mir an

---

142 Rainer Rother: Stukas – Zeitnaher Film unter Kriegsbedingungen. In Bernhard Chiari,/Matthias Rogg/ Wolfgang Schmidt (Hg.), Krieg und Militär im Film des 20. Jahrhunderts München 2003, S. 355.
143 Jan Kindler: „Wo wir sind, da ist immer oben“ – Die Luftwaffe im NS-Kulturfilm, ebd. S. 404 und passim.
144 Ebd. S. 404, Anmerk. 14.
145 Martin Rikli (Hg.) Flieger, Funker, Kanoniere, Berlin 1938, S. 18
146 Ebd. S. 20 f.
147 Ebd. S. 16.

solchen Phänomenen zu sein, daß die erzählte Erinnerung gerade in der unmittelbaren sozialen Interaktion emotional wirksam wird und Sichtweisen auf die Geschichte erzeugt, gegen die eine auch noch so fundierte historische Faktendarstellung wenig ausrichten kann, weil diese emotional nicht in gleicher Weise besetzt sein kann.“[148]

Welzer zeigt darüber hinaus an einigen Beispielen aus Schweden und den USA, wie sich Zeitzeugenerinnerungen bereits nach kurzer Zeit verändern, ohne daß die betreffenden Personen sich dessen bewußt gewesen wären. Er verweist auf Phänomene wie die sogenannte Quellenamnesie und Konfabulation. Vor allem letztere dürfte für das hier erörterte Problem von großer Bedeutung sein: „Ein der Quellenamnesie verwandtes Phänomen ist das der Konfabulation, also des Nachdichtens und Ausschmückens von Geschichten im Zuge ihres wiederholten Erzählens, was mit keinerlei bewußter Absicht des Erzählers verbunden sein muß. Im Gegenteil: Gerade die ‚falsch’ konfigurierte, aus unterschiedlichen Zusammenhängen kombinierte und aus Gründen des Unterhaltungswertes aufgepeppte, aber durch Wiederholung und erfolgreiche Kommunikation stabilisierte Geschichte kann für den Erzähler die ganz unbezweifelbare subjektive Gewißheit besitzen, eine Erinnerung zu sein, die ihm ‚noch genau vor Augen steht’“.[149]

Der leider 1988 verstorbene Bamberger Historiker Karl-Heinz Mistele hat bereits 1980 in einem kleinen Aufsatz für solche – überall anzutreffenden - Erzählungen aus einem volkskundlichen Ansatz heraus den Begriff der „Kriegssage“ bzw. des „Wandermotivs“ geprägt und dazu ausgeführt:: „ Dabei handelt es sich nun keineswegs um Geschichten, die individuell oder irgendwie ‚gesteuert’ entstehen, sondern um an Kriegsfolgen und an Kriegsereignisse aufgehängte Erzählungen des Volkes, die nicht von Einzelpersonen hervorgebracht werden, sondern in der Gruppe wuchern. Das Gerücht entsteht unmittelbar gleichzeitig mit dem auslösenden Ereignis, unmittelbar an dieses anknüpfend, wird aber von Anfang an, wie erwähnt, unter Verwendung fester Wandermotive erzählt.“[150]

Massierte Tiefangriffe hat es im Raum Dresden-Chemnitz zwischen dem 13. und dem 20. April 1945 gegeben, wie die Zusammenstellung im Anhang 6 zeigt, als die Amerikaner die Mulde erreicht hatten und dort mit ihrem Vormarsch innehielten. Einige dieser Attacken liefen auch in der unmittelbaren Nachbarschaft von Dresden bzw. in Außenbezirken der Stadt ab. Die Kartierung dieser Tiefangriffe ergibt, daß sie sich fast ausnahmslos entlang den Straßen und Eisenbahnlinien ereigneten, Straßen- und Eisenbahnjagd eben. Die bewaffnete Aufklärung durch die Jagdverbände des amerikanischen XIX. Tactical Air Command machte der bis dahin noch einigermaßen ruhigen Luftlage in Sachsen ein abruptes Ende und Tiefangriffe traten gehäuft auf. Es muß für die sächsische Bevölkerung ein Schock gewesen sein, daß von heute auf morgen plötzlich von frühmorgens bis in die späten Nachmittagsstunden und einen Tag nach dem anderen Jagdbomber permanent am Himmel operierten und Ziele angriffen.

Bereits Bergander hat in seiner Arbeit über Dresden deshalb schon früh vermutet, daß mancher sächsische Zeitzeuge die Tiefangriffe der Verbände des XIX. Tactical Air Command im April 1945 in späterer Erinnerung auf die Jagdverbände der 8. US-Air Force über Dresden im Februar 1945 übertrug.[151] Dem ist zuzustimmen.

---

[148] Ebd. S. 43 f. Siehe hierzu auch: Harald Welzer: Kriege der Erinnerung, in: Gehirn & Geist, 5/2005, Hans Joachim Markowitsch, Die Sache mit dem geblümten Kleid, ebd.; Jochen Paulus: Gefährliche Zeugen. In: Bild der Wissenschaft, 12/2002; Elizabeth F. Loftus: Falsche Erinnerungen, in: Spektrum der Wissenschaft, 1/1998.
[149]Welzer, Das kommunikative Gedächtnis, S. 43.
[150] Karl-Heinz Mistele: Kriegsgerüchte, in: Lebendige Volkskultur, Festgabe für Elisabeth Roth zum 60. Geburtstag, Bamberg 1980, S. 153.
[151] Götz Bergander: Dresden im Luftkrieg, 2. Aufl. 1994, S. 207.

Tiefangriffe in Dresden im Licht deutscher Akten und Verlautbarungen

Ein immer wiederkehrendes Argument zur Begründung von angeblich stattgehabten Tieffliegerangriffen auf zivile Ziele ist, diese seien in den alliierten Akten verschwiegen, verschleiert oder getilgt worden, weil man etwas zu verbergen gehabt haben sollte. Wer das unterstellt, ist in der Pflicht, den Beweis für eine Säuberung der Unterlagen anzutreten. Diesen aber bleibt man schuldig.

Tatsächlich finden sich in den Mission Summaries der Fighter Groups aber auch darüber Meldungen. So meldete am 14. Februar 1945 die 479. FG als getötet „horses <Pferde)>" und „2 krauts <Deutsche, Zivilisten?>",[152] am 17. Februar 1945 die 353. FG „2 civilians",[153] am 22. Februar 1945 die 56. FG „2 kraut farmers",[154] ebenfalls am 22. Februar 1945 die 78. FG „1 German civilian"[155] (siehe auch Anhang 5). Man wird demnach davon ausgehen können, daß es so etwas wie ein Schweigegebot über solche Fälle nicht gegeben hat, aber es geht auch aus den Berichten nicht hervor, unter welchen Umständen diese abgelaufen sind. Rein quantitativ gesehen, handelt es sich um Einzelfälle.

Nach dem Erlaß Himmlers vom 7. Februar 1945 – veröffentlicht im Befehlsblatt des Chefs der Ordnungspolizei Nr. 6 vom 17. Februar 1945 - waren alle Polizeibehörden und –Dienststellen berichtspflichtig über solche Fälle, also auch der Höhere SS- und Polizeiführer Elbe in seiner Eigenschaft als Befehlshaber der Ordnungspolizei (Dresden).[156] Unter dem Datum des 15. März 1945 erscheint in der bei Weidauer veröffentlichten Schlußmeldung des BdO Dresden die Angabe: „Bei allen Angriffen war Bordwaffenbeschuß festzustellen."[157] Dies war aber nicht das letzte Wort, denn am 22. März 1945 erstattete der BdO Dresden noch einmal eine umfangreiche Nachmeldung über die Anzahl der Abwurfmittel, Schäden und Personenverluste für die Lagemeldungen der Ordnungspolizei über Luftangriffe auf das Reichsgebiet. Hierin wurden noch einmal exakt die vier Luftangriffe vom 13., 14. und 15. Februar 1945 mit genauen Uhrzeiten und der (geschätzten) Anzahl der abgeworfenen Spreng- und Brandbomben aufgeführt. Außerdem Details wie der Abwurf einer *erheblichen Anzahl von LZZ.* (Langzeitzünder, Hervorheb. d. Verf.) und die Angabe, daß 1/3 der abgeworfenen Stabbrandbomben Sprengsätze gehabt habe.[158] Über Tiefangriffe oder Bordwaffenbeschuß aber diesmal kein Wort mehr.

Sicherlich wäre eine so detaillierte Meldung über Tiefangriffe, wie sie im Erlaß vom 7. Februar 1945 verlangt wurde, gesondert ergangen, aber aus Gründen der Vollständigkeit hätte die Nachtragsmeldung vom 22. März unbedingt einen Hinweis enthalten müssen.

Am 22. März war das angeführte Befehlsblatt des Chefs der Ordnungspolizei bereits seit über fünf Wochen publiziert, und trotz der bereits fühlbaren Einschränkungen bei Post und Bahn dürfte das Blatt bei dem Höheren SS- und Polizeiführer und BdO ab Ende Februar/Anfang März bekannt gewesen sein, zumal solche führenden Stellen des Regimes zu diesem Zeitpunkt ja auch noch durch Kuriere mit Berlin in Verbindung standen.

Himmlers Erlaß enthielt den nachdrücklichen Hinweis: „Berichte über derartige Kriegsverbrechen (Tiefangriffe auf die Bevölkerung) stellen ein politisch wertvolles Material

---

[152] Mission Summary der 479 FG, 14. Februar 1945 (AFHRA Microfilm B 5018).

[153] 66th Fighter Wing Consolidatet Mission Summary Report 8 AF F.O. 1634A, 17th February (AFHRA Microfilm B 5018).

[154] 65 Fighter Wing Consolidated Mission Summary Report 22 February 1945 (AFHRA Microfilm B 5019).

[155] 66 Fighter Wing Consolidatet Mission Summary Report 22 Feb 1945 (AFHRA Microfilm B 5019).

[156] Befehlsblatt des Chefs der Ordnungspolizei, 2. Jahrg., 17. Februar 1945, Völkerrechtswidrige Angriffe auf die deutsche Zivilbevölkerung, RdErl. d. RFSSuChdDtPol v. 7. 2. 1945, O-Kdo I Org/Ia Nr. 108/45 (BArch R 19/3).

[157] Der Höhere SS- und Polizeiführer Elbe, Schlußmeldung über die vier Luftangriffe auf den LS-Ort Dresden am 13., 14. und 15. Februar 1945, Eilenburg, den 15. März 1945, bei Walter Weidauer: Inferno Dresden, Über Lügen und Legenden um die Aktion Donnerschlag, 6. Aufl. Berlin 1987, S. 208.

[158] Luftangriffe auf das Reichsgebiet. Lagemeldung Nr. 1.404, 22. 3. 45, BdO. Dresden – Nachtrag (BArch R 19/341).

dar und sind vor allem für Maßnahmen des Auswärtigen Amtes von hoher Bedeutung.“ Dem BdO in Dresden mußte also rechtzeitig vor Abfassung seines Nachtrags vom 22. März 1945 klar sein, welchen politischen Stellenwert Meldungen über Tiefangriffe auf die Zivilbevölkerung nach den Bombenwürfen gehabt hätten, zumal die internationale Diskussion und die Propagandakampagne Goebbels’ über den Fall Dresden im März 1945 längst im Gang war. Solche Angriffe wären als neuer Höhepunkt des Terrors eine cause célèbre gewesen. Warum also ließ der BdO Dresden die Gelegenheit der Nachmeldung ohne ein Wort über Tiefangriffe in Dresden vorübergehen und enthielt dem Propagandaminister eine Trumpfkarte vor?

Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda z. B. in so spektakulären Fällen wie Freiburg, Nemmersdorf und Katyn sich durchaus nicht zurückhielt, sondern sofort – und wirkungsvoll! - seine Propagandamaschine anlaufen ließ, sobald die ermordeten Polen und Deutschen entdeckt worden waren, und im Fall der angeblichen Bombardierung von Freiburg durch die Alliierten schreckte die NS-Propaganda auch nicht vor handfesten Lügen zurück.[159]

In der Abendmeldung des Luftwaffenführungsstabes Ic, Meldewesen, vom 14. Februar 1945 heißt es lediglich:
„Jagdtätigkeit: 07.50 – 18.00 insgesamt etwa 200 Jagdflugzeuge, einzeln und in kleineren Verbänden fliegend, im nw-, w-, und sw-deutschen Raum. Schwerpunkte Münsterland – Ruhrgebiet (500), Rhein-Main-Gebiet (350)“.
Zum 15. Februar lautet die Meldung:
„Mittelstarke Jagdtätigkeit über W- und SW-Deutschland, insgesamt etwa 600 Flugzeuge, mit Schwerpunkt Oberrhein (300) und Mittelrhein (150).“[160]
Auch im Kriegstagebuch des OKW werden Tiefangriffe in Dresden nicht erwähnt.[161]
Der Wehrmachtsbericht zum 14. Februar 1945, der „Völkische Beobachter“, die Auslandspropaganda der deutschen Gesandtschaft in Bern schweigen sich ebenfalls über Tiefangriffe in Dresden aus.[162] Letzteres ist besonders auffallend, weil in den Anweisungen an die Gesandtschaft in Bern zur Propaganda in der neutralen Schweiz bereits alle anderen Motive angesprochen werden, die bis heute die Diskussion um die Luftangriffe auf Dresden prägen. Auch von Goebbels ist nicht bekannt, daß er Tiefangriffe auf Flüchtende in Dresden öffentlich angeprangert hätte. Wie bereits erwähnt, bleibt auch der Interministerielle Luftkriegsschäden-Ausschuß stumm zu der Behauptung von Tiefangriffen auf Dresden im Februar 1945. Hätte es sich mit den angeblichen Tiefangriffen so verhalten, wie David Irving suggeriert, nämlich daß sie ein Merkmal der Luftangriffe auf deutsche Städte für den Rest der Kriegszeit wurden, dann hätte sich der dramatische Auftakt in Dresden unbedingt doch in den Mitteilungen des Ausschusses niederschlagen müssen.

Hierbei ist ein Detail besonders vielsagend. Am 28. Februar 1945 sandte das Auswärtige Amt der Deutschen Gesandtschaft Bern zwei Bilder zu. Im Begleitschreiben heißt es: „Eines der wichtigsten Themata des Auslandsinformationsdienstes ist zur Zeit der Terrorangriff auf Dresden, worüber bereits Erlaß ergangen ist. In der Anlage wird Fotokopie von 2 Bildern übersandt, die Kinder darstellen, die beim Terrorangriff auf Dresden durch Phosphor verletzt wurden. Diese Fotos mit dem in der Anlage übersandten Text sind in größeren Auflagen an der Westfront bereits eingesetzt worden. Es wird gebeten, dasjenige Bild, auf dem 2 Kinder dargestellt sind, besonders stark im Auslandsinformationsdienst herauszustellen und überall zu verbreiten, wobei der der geeignete Text aus dem Flugblatt betreffend Doolittle oder aus

[159]Freiburg wurde am 10. Mai 1940 versehentlich durch drei Bombenflugzeuge der deutschen Luftwaffe bombardiert, was Goebbels sofort der britischen Luftwaffe in die Schuhe schob, in Nemmersdorf/Ostpreußen – und anderswo – brachten Soldaten der Sowjet-Armee im Oktober 1944 Frauen, Kinder und alte Leute nach Folterungen und Vergewaltigungen auf bestialische Weise zu Tode.
[160] BArch-MArch Freiburg, RL 2 II/388.
[161] Kriegstagebuch des OKW 1944-1945, Bd. 8, Augsburg 2002, S. 1097.
[162]Wehrmachtbericht, siehe Anhang 4; Gesandtschaft Bern, Materialsammlung über Luftkrieg (Bd. 3400, Auswärtiges Amt, Politisches Archiv).

der oben erwähnten Anlage entnommen werden kann. Es soll versucht werden, dieses Bild überall in der Welt so herauszustellen, daß es zu einem Begriff für die grausame Kriegsführung der Westmächte wird.“[163]

Im Reich selbst versuchte die Führung durch Mundpropaganda und, als diese nicht wirkte, später auch über die Presse der Bevölkerung immer wieder klar zu machen, daß kein Phosphor abgeregnet wurde und kein Grund zur Panik wegen dieses Brandstiftungsmittels bestehe.[164] In der schon angeführten Lagemeldung Nr. 1.404 des Chefs der Ordnungspolizei wurden als Abwurfmittel zur Brandtstiftung nur Stabbrandbomben und – übrigens fälschlicherweise – „Flammstrahlbomben“ genannt.[165] In den zuständigen Ämtern und Gremien – also auch in dem Interministeriellen Luftkriegsschäden-Ausschuß unter Goebbels – wußte man, daß diese Bombentypen keinen Phosphor enthielten. Trotzdem wurde über das Auswärtige Amt diese eindeutige Desinformation im Ausland verbreitet.

Am 8. März 1945 erhielt die Gesandtschaft aus Berlin ein Telegramm, in der sie angewiesen wurde, in einem von ihr zu erstellenden Flugblatt mit dem Titel „Dresden – Flüchtlingssterben“ ein Interview aus dem Svenska Dagbladet zu übernehmen, das die Annahme von eher 200 000 als von 100 000 Toten suggerierte.[166]

Auch hier fragt man sich: wenn das NS-Regime sich nicht scheute, das Ausland mit solchen exorbitanten Totenzahlen und falschen Informationen über Phosphor zu desinformieren, warum nahm es dann nicht auch die Chance wahr, „anglo-amerikanische“ Brutalität wie die Niedermetzelung von traumatisierten Zivilisten mit Maschinengewehren anzuprangern, wenn es diese gegeben hätte?

Warum ließ sich Goebbels diese einmalige Chance zu einer wirkungsvollen Greuelpropaganda entgehen, wenn am 13., 14. und 15. Februar 1945 tatsächlich Tiefangriffe auf die Bevölkerung geflogen worden sind?

Ist hieraus auch der Schluß zu ziehen, daß auch die maßgebenden deutschen Stellen und Personen ein Interesse (aber welches?) hatten, die angeblichen Tiefangriffe in Dresden zu verschweigen wie angeblich auch die Alliierten? Doch eher der, daß die deutsche Propaganda nicht einmal auf den Einfall, Tiefangriffe wenigstens zu erfinden, gekommen war.

Es ist in diesem Zusammenhang nicht ohne eine gewisse Pikanterie, daß auch der DDR offenbar die Verbreitung der Tieffliegergeschichten nicht mehr geheuer war, nachdem Götz Bergander erstmals 1977 ihre Wahrheit in Zweifel gezogen hatte. Im Sommer des Jahres 2002 machte nämlich Günther Krause, Dresden, uns beide darauf aufmerksam, daß bereits 1982 in der 7. und letzten Auflage von Seydewitz „Die unbesiegbare Stadt“, herausgegeben von der Bezirksleitung Dresden der SED unter Hans Modrow, alle Hinweise auf Tieffliegerangriffe in Dresden am 13. und 14. Februar 1945 getilgt waren. Die Einsicht in die Unterlagen des VEB Verlages Brockhaus Leipzig ergab, daß dies von der herausgebenden SED-Bezirksleitung Dresden nach einer Anfrage bei Professor Olaf Groehler, Zentralinstitut für Geschichte bei der Akademie der Wissenschaften, angeordnet worden war. Groehler war der führende Luftkriegshistoriker der DDR, der auch im Westen anerkannt war. In einer Aktennotiz des Verlages vom 16. 06. 82 hieß es: „Prof. Gröhler <sic> zu den Tieffliegerangriffen (Telefonat am 16.6.82): Mit Berufung auf die Quelle Bergander sowie

[163] Ebd.
[164] Siehe hierzu Bergander: Dresden im Luftkrieg, 2. Aufl. 1994 S. 190 ff.; siehe auch die Beschreibung der britischen Phosphorbrandbombe 14 Kg in der Zeitschrift des Reichsluftschutzbundes „Die Sirene“ Nr. 13, 1944
[165] Dass Stabbrandbomben keinen Phosphor enthielten, sollte inzwischen allgemeine Kenntnis sein, zur Flammstrahlbombe „Die Sirene“, Nr. 16, 1944.
[166] Materialsammlung (Ausw. Amt, Pol. Arch, Bd. 3400).

eigene Studien englischer Quellen, die Berganders Recherchen bestätigen, meint er, daß derartige Tieffliegerangriffe nicht <Unterstreich. i. O., HS> geflogen wurden."[167]

In seinem 1990 erschienen Buch „Bombenkrieg gegen Deutschland" stellte er allerdings die Behauptung von Tiefangriffen wieder auf mit einer Polemik gegen Bergander, indem er sich auf die Vielzahl der Augenzeugen berief und die Verschweigung der Angriffe durch die amerikanischen Piloten unterstellte.[168]

Die Luftkämpfe des 14. Februar 1945 über Sachsen

Inzwischen hat der Kampfmittelräumdienst des Landes Sachsen nach Geschossen auf den Elbwiesen gesucht –ohne Erfolg.[169]

Schließlich sei noch auf ein weiteres Detail hingewiesen, das in die Untersuchung „Tiefflieger über Dresden?" noch keinen Eingang gefunden hatte. Wie der amerikanische Autor William Wolf in einer systematischen Darstellung über US-Jagdflieger und – Jagdbomber im Zweiten Weltkrieg ausführt, war die Voraussetzung für die Tiefangriffe der Jagdflugzeuge und Jagdbomber mit Bordwaffen eine Wolkenuntergrenze von rund 1000 Metern.[170]
In der Abendmeldung des Luftwaffenführungsstabes Ic lautet die Wettermeldung für den Raum Dresden – Chemnitz: "8 – 10/10 <Bewölkung>, U<nter>gr<enze> 4 – 500 m, O<ber>gr<enze> 1500 m, Sicht 10 km."[171] Eine solche Wetterlage, zusammen mit der starken Verqualmung über dem Ziel, war für Tiefangriffe also die denkbar ungünstigste Situation, zumal für eine größere Anzahl von Angreifern. Am 15. Februar lag die Wolkenuntergrenze um 200 Meter, die Obergrenze um 3000 Meter, d. h. daß die Wetterlage für Tiefangriffe noch ungünstiger war als am Vortag.[172]

In der Untersuchung „Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit" hat der Verfasser dieses Beitrages die Wahrnehmung von Tiefangriffen durch die Augenzeugen mit der Beobachtung einer Verfolgungsjagd durch das Elbtal im Zusammenhang mit den Luftkämpfen über Sachsen vor, während und nach dem amerikanischen Bombenangriff auf Dresden am 14. Februar 1945 erklärt. Als Belege dafür, daß solche Luftkämpfe tatsächlich und in unmittelbarer Umgebung von Dresden stattgefunden haben, sind im Text u. a. auch Aufschlag- bzw. Notlandungsorte von abgeschossenen deutschen Jagdflugzeugen benannt, so in dem näheren Umkreis Dresdens z. B. Oberbobritsch und Freiberg.[173]

---

[167] Sächsisches Staatsarchiv Leipzig, VEB Brockhaus Verlag Lpz. 58.
[168] Olaf Groehler: Bombenkrieg gegen Deutschland, Berlin 1990, S. 414.
[169] Militärhistorisches Museum der Bundeswehr, Dresden, Tieffliegerangriffe auf Dresden am 13. und 14. Februar 1945. Abschlußbericht vom 24. 06. 2008.
[170] William Wolf, American Fighter-Bombers, S. 107.
[171] Luftwaffenführungsstab Ic, Meldewesen, Abendmeldung vom 14. 2. 45 (BArch-MArch RL 2 II/388).
[172] Luftwaffenführungsstab Ic, Meldewesen, Abendmeldung vom 15. 2. 45, ebd.
[173]Die deutsche Seite bestätigt diese Luftkämpfe mit der Angabe von 20 eigenen Verlusten, Kriegstagebuch des OKW, Bd. 8, S. 1097; insgesamt 17 Verluste meldet Luftwaffenführungsstab Ic, Nachtrag zur Abendmeldung vom 14. 2. 45 (BArch-MArch RL 2 II/388).

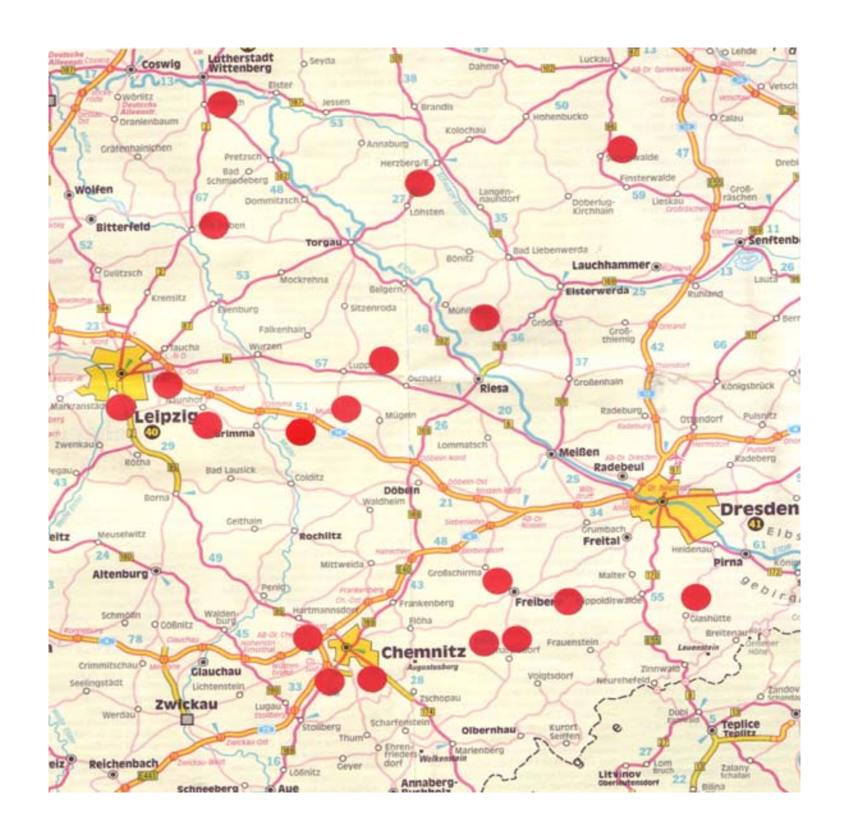


Abb. 5. Orte, an denen bei den Luftkämpfen am 14. 2. 1945 deutsche Jagdflugzeuge aufgeschlagen oder notgelandet sind.

Zum Erscheinungszeitpunkt des Buches war für einen der gefallenen deutschen Piloten, den Gefreiten Heino Krause, nur allgemein der Raum Dresden als Verlustraum bekannt. Inzwischen hat sich Waltersdorf im Kreis Pirna als Verlustort herausgestellt[174] Dort wurde im Oktober 2006 eine FW 190 mit Überresten des Piloten ausgegraben, der inzwischen zweifelsfrei als Heino Krause (JG 301) identifiziert werden konnte.[175]

Waltersdorf liegt in der Luftlinie nur ca. 25 Km vom Stadtzentrum Dresdens entfernt , das sind bei einer Geschwindigkeit von 500 - 600 km/h, wie sie in Luftkämpfen üblich waren, nur etwa zwei bis drei Flugminuten. Von Oberbobritsch, wo Leutnant Krasorsky (JG 300) mit seinem Flugzeug aufschlug, sind es bei dieser Geschwindigkeit nur etwa drei bis vier, von dem Absturzort Bronkow/Niederlausitz (NN, JG 301?) etwa sechs bis acht Flugminuten.[176] Weitere Verlustorte sind Obersaida (Lt. Stoll, JG 300) ca fünf bis sechs, Langenau bei Freiberg (Ogfr Dorsch, JG 300, Bauchlandung) ca. vier bis fünf und Dahlen bei Oschatz (Lt. Achard, JG 300) ca. sieben bis acht Flugminuten zum Stadtzentrum Dresdens (hierzu siehe Anhang 1).[177]

Aus den Verlustorten geht mit hinreichender Sicherheit hervor, daß es westlich und im engeren Raum Dresden Überflüge von Jagdfliegern gegeben hat, die sich auch auf das eigentliche Stadtgebiet erstreckt haben können und bei denen es zu Überflügen von deutschen Jagdfliegern gekommen sein kann, die sich im Tiefflug Richtung Osten, also über Dresdner Stadtgebiet hinweg, ihren Gegnern zu entziehen versuchten. Dabei kann auch geschossen worden sein, aber eben nicht bei Tiefangriffen auf Bodenziele. Als zeitgenössischer Augenzeugenbeleg dafür sei hier auf die beiden Briefe vom 20. Februar

[174] Horst Giegling/Geising/Erzgeb., Aktennotiz. Ich danke ihm für eine Kopie.
[175] Schreiben der Deutschen Dienststelle für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen deutschen Wehrmacht an Verfasser vom 23. 04. 2007. Krause ist beigesetzt auf dem Friedhof in Döbra.
[176] Eberhardt Kretschel, Niederbobritsch, Brief an Verfasser vom 5. 3. 1996.
[177] Mitteilung von Alfred Dorsch, Bamberg, vom 11. 1. 2007.

und vom 17. März 1945 von Julius Arthur Rietschel verwiesen, der tieffliegende Maschinen bezeugt, aber keinen Beschuß.[178] Hätte es Tiefangriffe im Stadtgebiet von Dresden gegeben, hätte er, der sich in seinen beiden Briefen detailliert über die Bombenangriffe verbreitet, sie sicher auch erwähnt.

Ebenso gut ist denkbar, daß ein oder mehrere deutsche Flugzeuge nach einem Luftkampf nach unten durch die niedrige Wolkendecke durchstießen, der oder die Piloten sich dann orientieren wollten, wo sie sich befanden und dabei durch aggressive Flugbewegungen den Anschein von Tiefangriffen erweckten. Immerhin gab es am 26. Februar 1945 folgenden Befehl des Luftwaffenführungsstabes an die Luftflotten: „Die fl. Verbände, insbes. Jagd- und Schlachtverbände sind erneut zu belehren, daß Entlangfliegen an Reichsautobahnen und Fernverkehrsstraßen in niedriger Höhe verboten ist. Eigene Transportbewegungen, besonders auch die Trecks der Zivilbevölkerung, sind durch dieses Verhalten ins Stocken geraten und unnötig beunruhigt worden.
Lediglich bei Schlechtwetter können Tiefflüge entlang der Hauptverkehrswege, jedoch mehrere hundert Meter abgesetzt, durchgeführt werden.“[179]

Solche mißverstandene Tiefflüge können auch in Dresden am 14. Februar 1945 sehr gut der Fall gewesen sein, wobei die Wirkung der entsprach, die in dem Befehl erwähnt ist.

Wie schnell es zu Aussagen über den Beschuß von Personen und Sachen kommen konnte, während es sich in Wirklichkeit um Luftkämpfe handelte, demonstrieren die folgenden, gut belegten Fälle:

1. In der Lagemeldung Nr. 879 des Chefs der Ordnungspolizei zum 17. August 1943 tauchen folgende Meldungen auf:

„Hartenfels <Westerwald, H.S.>	1 Frau durch Bordwaffenbeschuß verwundet.
Kreis Miltenberg <Main, H.S.>	Bevölkerung wurde auf dem Felde im Tiefflug beschossen.
Rankenthal <Frankenthal? H.S.>	Bordwaffenbeschuß auf Feldarbeiter.
Messmehrin, Kr. Mühldorf	In den Landkreisen Rosenheim und Mühldorf wurden einzelne Personen mit Bordwaffen beschossen. Bisher keine Verwundungen festgestellt.
Erlabrunn <bei Würzburg, H.S.>	Die Ortschaft wurde mit Bordwaffen beschossen. Kein Schaden.
Kirchzell <bei Amorbach, H.S.>	Die Ortschaft und einzelne Personen auf freiem Feld mit Bordwaffen beschossen.
Amorbach <Odenwald, H.S.>	Einzelne Personen auf freiem Feld mit Bordwaffen beschossen.
Weißbach <bei Künzelsau, H.S.>	Personen auf freiem Feld mit Bordwaffen beschossen.
Tüngersheim <b. Karlstadt, H.S.>	1 Mädchen durch Ziegelsplitter, verursacht durch Bordwaffenbeschuß, leicht verwundet.“[180]

Am 17. August 1943 drangen zum erstenmal amerikanische viermotorige Bomber bei Tage tief in den Luftraum im Südwesten des Reiches ein. Ein Verband flog nach Regensburg, bombardierte dort die Messerschmidt-Werke und flog über die Alpen nach Nordafrika ab. Ein zweiter Verband griff in Schweinfurt Kugellagerfabriken an und kehrte nach England zurück.
Aber: zu diesem Zeitpunkt waren die alliierten Jäger noch gar nicht in der Lage, weiter als bis zur westlichen Reichsgrenze zu fliegen, bei Aachen mußten sie kehrtmachen und die Bomber alleine weiterfliegen lassen. Die Bordwaffenbeschüsse konnten also auf keinen Fall von amerikanischen Jägern stammen. Über dem Rheinland und Süddeutschland spielten

---

[178] Julius Arthur Rietschel, Briefe an seine Kinder vom 20. Februar und 17. März 1945, im Besitz seiner Enkelin Nanna Hürter, Koblenz-Metternich (Kopien auch im Stadtarchiv Dresden, Zeitzeugenarchiv für Dresden, 15 - 12).
[179] Fernschreiben des OKL Fü. St. (Rob.) Nr. 10136/45 geheim (op 1) (BArch-MArch RL 2 II/107).
[180] Der Chef der Ordnungspolizei, Betr.: Luftangriffe auf das Reichsgebiet und besetzte Gebiete, Lagemeldung Nr. 879, (BArch-MArch) RL 4/406.

sich aber lang andauernde, heftige Luftkämpfe mit der deutschen Jagdabwehr ab, bei denen allein mehr als 60 US-Bomber verloren gingen. Die Bordwaffenbeschüsse waren Feuerstöße, die bei den Luftkämpfen in größeren Höhen abgegeben worden waren.

Diese Situation war in Deutschland ganz neu, und so ist es kein Wunder, daß die Polizeidienststellen, die die Fälle aufnahmen, zunächst das meldeten, was die Betroffenen *glaubten*, erlebt zu haben, nämlich Bordwaffenbeschuß auf sich selbst.

2. Zu dem gleichen Einflug vermerkt die Schulchronik von St. Goar am Rhein: „Am 17. August, nachmittags etwa 15 Uhr 30 konnte man über dem Rheintal einen Luftkampf beobachten. Etwa 120 feindliche Flugzeuge zogen rheinaufwärts, gefolgt von deutschen Jägern. Groß und klein war auf den Straßen und beobachtete die Vorgänge in der Luft, bis am Rhein einschlagende Geschosse dazu mahnten, Deckung zu nehmen und den Luftschutzkeller aufzusuchen. Die Mädchen der 4. Klasse hatten eben Unterricht auf dem Sportplatz und begaben sich schleunigst in den Keller.“[181]

3. Unter dem 9. August 1944 vermerkt das Kriegstagebuch des Luftgaukommandos VII:
„F.H. Schongau: Bei Luftkämpfen über Fl<ug> Pl<atz>, nicht durch Tieffliegerangriff wurden durch Bordwaffenbeschuss am Boden beschädigt:

2 Bf 410	15%
1 AR 96	5%
1 Bf 109	5%
1 Fw 190	5%.“[182]

4. Unter dem 25. Dezember 1944 notiert der Stadtarchivar von Koblenz in seinem Tagebuch: „Luftkämpfe: Frau B. wird nachmittags auf der Straße durch ein deutsches Sprengstück getroffen. Schlag auf die Brust, Mantel zerrissen.“[183]

5. Am 13. Februar 1945 kam es bei Montabaur/Westerwald zu einem Luftkampf zwischen FW 190 des Jagdgeschwaders 2 und P-47 der 36. FG.[184] Zeugen des Gefechts wurden einige junge Mädchen aus Bladernheim: „Wir standen gerade auf dem Flachdach der alten Schmiede, als plötzlich … einige ‚Jabos‘ auftauchten. Wir sind sofort in den leeren Wasserkessel gesprungen, in dem sonst die Eisen gekühlt wurden. … Zuerst dachten wir, die schießen auf uns, doch dann erschienen aus der entgegengesetzten Richtung zwei weitere Flugzeuge. Die haben sich fürchterlich beballert. Die Splitter flogen nur so um uns herum.“[185]

Bei der derzeitigen Quellenlage besteht also keine Veranlassung, von der Erklärung, daß Luftkämpfe als Tiefangriffe wahrgenommen wurden, abzugehen.

Eine neue Version der Tieffliegererzählungen: Tiefangriffe am Vormittag des 14. Februar 1945

Indessen ist in Dresden eine neue Version der Erzählungen über die angeblichen Tieffliegerangriffe am 14. Februar 1945 aufgetaucht. So veröffentlichte die SÄCHSISCHE ZEITUNG vom 19. März 2007 einen Artikel „Tiefflieger kamen am Vormittag“ von Gert Bürgel, Dresden, in dem sie Aussagen präsentierte, die dieser auf dem Geschichtsmarkt in Dresden am 17. März 2007 in einem Vortrag referiert hatte.[186]

---

[181] Mitteilung der Stadtverwaltung St. Goar/Rhein an Verf. vom 5. August 1975.
[182] Luftgaukommando VII, Kriegstagebuch (BArch-MArch RL 19/88).
[183] Hans Bellinghausen, Aufzeichnungen aus dem Kriegsjahr 1944. In: Jahrbuch für Geschichte und Kunst des Mittelrheins und seiner Nachbahrgebiete, 22./23. Jahrg. 1970/1971.
[184] Ninth Air Force Summary of Operations No 44, 13 February 1945, (NA at College Park RG 243, Entry 25, file 2. f. (5)).; (BArch-MArch RL 2 III/1197).
[185] „Splitter flogen nur so um uns herum“, von Luzia Ferdinand, Rhein-Zeitung Koblenz, 27. 8. 1986.
[186] Gert Bürgel, Tiefflieger Dresden 1945. Motivation, Recherche, Analyse, erste Ergebnisse. Ein Beitrag zur Lösung des Historikerstreites. Vortrag am 17. März 2007, Geschichtsmarkt Dresden. Ich habe Gert Bürgel dafür

Einleitend legte Bürgel dabei als Beleg für Tiefangriffe in Dresden eine Zeichnung des Dresdner Malers Otto Griebel aus dessen Zyklus „Die sterbende Stadt“ vor. Sie zeigt Menschen, die vor zwei niedrig anfliegenden Jagdflugzeugen auf dem Trinitatisfriedhof zwischen Grabsteinen Deckung suchen. Er fragt hierzu, „wie es möglich sein kann, einen solchen Tiefangriff auf Zivilisten künstlerisch darzustellen, wenn es solche Erinnerungen in Dresden nicht gegeben haben soll?“[187]

Hierzu ist einmal zu sagen, daß eine künstlerische Darstellung nicht unbedingt auf einer tatsächlichen Begebenheit beruhen muß, sondern auch einen allgemeinen Topos in künstlerischer Freiheit wiedergeben kann. Weite Strecken der Ikonographie in der bildenden Kunst beruhen auf diesem Prinzip. Datiert ist die Zeichnung auf den 10. August 1945.

Sodann ist festzustellen, daß in dem Erinnerungsbuch von Griebel, das aus dem Nachlaß 1986 herausgegeben wurde, mit keinem Wort von Tieffliegerangriffen am 14. Februar 1945 die Rede ist. Das, obwohl der Bericht Griebels über seine Erlebnisse und Beobachtungen vom 13. bis zum 15. Februar 1945 bemerkenswert dicht und plastisch ist.[188] Lediglich zum 15. Februar erwähnt er, daß er beim Anflug der Bomberverbände aus Vorsicht einen sicheren Platz vor Tieffliegern gesucht habe – ein allgemeines und verständliches Verhalten.[189]

Über den Angriff vom 2. März 1945 berichtet er, im Poisenwald vor Tieffliegern rasche Deckung genommen zu haben, aber da er zur gleichen Zeit die (Bomben)Einschläge im Gebiet des Alberthafens, der Kasernen und der Neustädter Wohngebiete beobachtete, ist es mehr als fraglich, ob er einen wirklichen Tieffliegerangriff und nicht wieder eher einen befürchteten gemeint haben kann.[190] Der Angriff vom 2. März steht im übrigen hier nicht zur Debatte.

Bürgels Ausführungen sind darüber hinaus im wesentlichen folgende:

- Die „Thesen-Historiker“ bzw. „Tieffliegerleugner“ (gemeint Bergander und Schnatz, H.S.) mißachteten die zahlreichen Zeugenaussagen und stützten sich statt dessen „hauptsächlich“ auf „Dokumente in den Archiven der Alliierten“;
- er selbst sammele Zeitzeugenberichte, in denen eine „nicht zu unterschätzende Anzahl von Zeitzeugen auf der Vormittagszeit“ beharre;
- die Tiefangriffe amerikanischer „Jagdbomber“ hätten demnach am Vormittag des 14. Februar 1945 zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr stattgefunden.
- diese Tieffliegerangriffe seien keine Hypothese, sondern eine nachprüfbare (!) Schlußfolgerung anhand übereinstimmender Aussagen zahlreicher Zeitzeugen;
- Schnatz habe daher „zu einem großen Teil am Sachverhalt vorbei recherchiert. Folglich ist seine Aussage als wissenschaftliches Gesamt-Resultat nicht brauchbar“;
- es müsse nach einer alliierten Jagdstaffel gesucht werden, die für diesen Vormittagseinsatz in Frage komme. „Wenn es logischerweise keine Begleitjäger der Bomberstaffeln waren, dann vielleicht Jagdflugzeuge in üblichen ‚Daily Strafing‘ ‚Long Range Patrols‘ oder ‚Scouting Missions‘.“[191]

zu danken, dass er mir den Text des Vortrags zur Verfügung gestellt hat. Einen weiteren Vortrag hat Bürgel als Manuskript vervielfältigt und auf dem Geschichtsmarkt in Dresden am 28. und 29. März 2009 verteilt.

[187] Für die Zusendung einer Kopie habe ich Gert Bürgel ebenfalls zu danken.

[188] Otto Griebel: Ich war ein Mann der Straße. Lebenserinnerungen eines Dresdner Malers, Halle-Leipzig 1986, S. 425 – 463.

[189] Ebd. S. 448.

[190] Ebd. S. 457

[191] Diese von Bürgel zitierten Begriffe tauchen in den amerikanischen Luftwaffenakten als Bezeichnung von Einsatzarten nicht auf. Was er offenbar meint, wird dort als Sweep, Free Lance oder auch Armed Reconnaissance bezeichnet. Es liegt hier zudem eine Verwechslung von Einsatzarten mit Einsatzverbänden vor.

Als Fazit stellt Bürgel (ausdrücklich noch als These) die Überlegung auf: „Wenn laut übereinstimmenden Zeugenaussagen am Vormittag des 14. Februar 1945 eine bis jetzt unbekannte Jagdstaffel in Dresden operiert hat, warum könnten es nicht eine oder mehrere unbekannte Staffeln auch zur Mittagszeit gewesen sein?“

Die neuen Behauptungen Bürgels müssen – unabhängig davon, ob man praktisch nur Zeitzeugenaussagen als unanfechtbare Wahrheiten und als einzige zuverlässig verwertbare Quellen ansieht oder nicht - ernst genommen werden. Allerdings ist die Konsequenz aus seinen neuen Vorbringungen, daß er damit nun selbst allen bisherigen Augenzeugen, Literatur- und Presseveröffentlichungen über Tiefangriffe in Dresden aus den vergangenen 60 Jahren Unglaubwürdigkeit bescheinigt.

Des weiteren ist dabei auf einen merkwürdigen Widerspruch in seinen Gedankengängen hinzuweisen: für die Einsätze der alliierten Jagdverbände im Zusammenhang mit dem Bombenangriff zwischen 12.17 Uhr und 12.32 Uhr mißtraut er den alliierten Aktenbeständen, für die Suche nach den unbekannten Jagdstaffeln, die nach seiner Ansicht am Vormittag vor dem Bombenangriff über Dresden operiert haben sollen, soll dies offenbar nicht zutreffen.

Immerhin geht Bürgel nunmehr davon aus, daß es nicht mehr als drei oder vier Flugzeuge waren, die Tiefangriffe geflogen haben sollen.

Demnach ist nun zu fragen:

1. Welche alliierten Jagdeinheiten kann Bürgel gemeint haben, nach deren Einsätzen am Vormittag des 14. Februar 1945 zu suchen wäre? Laut einem Artikel der SÄCHSISCHEN ZEITUNG vom 30. März 2009 (also zwei Jahre nach seiner Behauptung von Tiefangriffen am Vormittag) wußte er “bis heute nicht, wo die Flugzeuge herkamen und ob es englische oder amerikanische Piloten waren.“[192]

2. Welche Quellen – außer Augenzeugenaussagen - geben hierüber Auskunft?

3. Welche Jagdverbände hätten der Royal Air Force und den United States Army Air Forces für einen Einsatz am Vormittag des 14. Februar 1945 über Dresden tatsächlich zur Verfügung gestanden?

4. Wann operierten sie?

5. Wo operierten sie? Wo liegen die Grenzen der von ihnen am 14. Februar 1945 beflogenen Einsatzräume?

Die Westalliierten verfügten am 14. Februar 1945 über folgende Jagdkräfte:
1. Fighter Groups der 8. Air Force (US),
2. (Fighter) Groups der 2nd Tactical Air Force (britisch),
3. Fighter Groups der 9. Air Force (US),
4. Fighter Groups der 1st Tactical Air Force (Provisional) (amerikanisch-französisch),
5. Fighter Groups des britischen Fighter Command der RAF.
6. Fighter Groups der alliierten Luftstreitkräfte im Mittelmeerraum, das waren die Verbände der Mediterranian Allied Air Forces mit der 12. und 15. Air Force. Diese scheiden in diesem Fall von vornherein aus, da ihre taktischen Einheiten am 14. Februar 1945 die Alpen nicht überquerten und die strategischen nur in der Ostmark (Österreich) Angriffe flogen und mitteldeutsches Gebiet nicht berührten.[193]

[192] “Hobbyforscher liefert Zeugen für Tiefflieger”.
[193] Kit C. Carter/Robert Mueller: The Army Air Forces in World War II. ComBArcht Chronology 1941 – 1945, Washington 1973, S. 571.

Die 8. Air Force war eine strategische Luftstreitkraft der Alliierten, die in der Tiefe des deutschen Luftraums operierte. Ihr waren insgesamt 15 Fighter Groups unterstellt. Alle waren am 14. Februar 1945 zum Begleitschutz der Bomber kommandiert und zwar:
die 20., 356., 359., 364. und 352. FG zur 1. Air Division (Ziel: Dresden);
die 78., 339., 353., und 357. FG zur 3. Air Division (Ziel Chemnitz);
die 355., 55., 479., 4., 361. und 56. FG zur 2. Air Division (Ziel Magdeburg).[194]
Damit scheiden die Fighter Groups der 8. Air Force für Tiefangriffe am Vormittag in Dresden aus. Da diese erst zwischen 09.40 Uhr und 10.44 Uhr in England gestartet sind, können sie zudem nicht zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr über Dresden gewesen sein.[195]

Die drei anderen Air Forces umfaßten die taktischen Luftstreitkräfte, die an der Westfront die alliierten Bodentruppen während des gesamten Tageslichtes direkt unterstützten und das Hinterland der Westfront von seinen rückwärtigen Verbindungen abzuriegeln hatten.[196] Nach Lage der Dinge kommen nur noch ihre Fighter Groups für die Vermutung Bürgels über vormittägliche Tiefangriffe „unabhängiger Jagdbomberstaffeln“ in Betracht.

Zur 2nd TAF gehörten u. a. die folgenden Jagdverbände: 83. und 84. Group mit insgesamt 52 Jagdstaffeln (Squadrons). Jede bestand aus bis zu 16 Maschinen. Sie flogen die verschiedensten Versionen der Typen Mustang, Spitfire, Tempest, Typhoon sowie Mosquito in der Jagdbomberversion.[197] Zu dieser Air Force gehörten auch polnische, tschechische, niederländische, französische, norwegische, belgische und kanadische Squadrons. Das Operationsgebiet der 2. TAF war auf dem linken, britischen Flügel der alliierten Expeditionsstreitkräfte, also über dem Niederrhein, Westfalen, den Niederlanden und Nordwestdeutschland.

Aus den Angaben von Koordinaten und Zielräumen in den Daily Logs der 2. TAF ergibt sich für den 14. Februar 1945,[198] daß ihre Jäger und Jagdbomber bei Ihren Einsätzen in bewaffneter Aufklärung die Linie Bremen – Braunschweig – Kassel nach Osten nicht überflogen haben, mit anderen Worten, sie blieben in der Luftlinie ca. 250 bis 300 Kilometer von Dresden entfernt. Dabei ist festzuhalten, daß diese äußerste Grenze von der weit überwiegenden Mehrheit der Verbände nicht erreicht wurde, weil sie als taktische Einheiten in Frontnähe eingesetzt waren.

Die 2. TAF verfügte über P-51s im übrigen nur noch in der 268. (Aufklärungs)Squadron mit Anfangsmodellen dieses Typs. Sie waren praktisch veraltet und flogen am 14. Februar 1945 vormittags taktische, d. h. frontnahe Aufklärung, Artillerie- und Photo-Aufklärung zwischen 07.38 Uhr und 13.27 Uhr.[199]

Flugzeuge der 2. TAF scheiden damit für Tiefangriffe am Vormittag des 14. Februar 1945 aus.

Die 9. Air Force war den amerikanischen Bodentruppen der 1., 9. und 3. US Army zugeteilt und besaß 17 Fighter Groups. Deren Flugzeugbestand umfaßte im Februar 1945 durchweg P-47 Thunderbolt, ein Flugzeugmuster, das ursprünglich auch für den Begleitschutz der strategischen Bomber der 8. AF eingesetzt, aber aus dieser Aufgabe im Februar 1945

---

194 Plan „B“ to F.O. 1622A, 14/0210 Feb 45 (AFHRA Microfilm B 5018).
195 Fighter Advanced Information Operation No. 830 Field Order 1622A (AFHRA Microfilm B 5018).
196 In der Miltärsprache der alliierten Air Forces als “Interdiction” bezeichnet.
197 Christopher F. Shores: 2nd TAF, Reading 1970, S. 281 ff.; Order of BArchttle 2nd TAF, Mitte Februar 1945, in: Gerrit J. Zwanenburg: En nooit was het still. Kroenik van een luchtorlog. Aanvallen op doelen in Nederland, Deel 2: 1 juni 1943 – 9 mei 1945, Koninklijke Luchtmacht/Bureau Drukwerk en Formulierenbeheer DMKLu, 1993, S. 47 f.
198 2nd TAF, Daily Logs (National Archives at Kew, Air 37/718). Ich danke Gerrit Zwanenburg, Barn/Niederlande dafür, dass er die entsprechenden Daten zur Verfügung gestellt hat.
199 Order of BArchttle; Daily Logs, 14. Februar 1945.

bereits zurückgezogen war. Zwei Fighter Groups der 9. AF flogen noch mit P-38 Lightning. In der 9. AF flog nur die 354. Fighter Group mit P-51.[200]

Das Operationsgebiet der 9. Air Force reichte vom Niederrhein bis zum Elsaß. Ihren Jagdbombern wäre am ehesten ein Unternehmen, wie es Bürgel vorschwebt, zuzutrauen.

Die Revision der Summaries of Operations der 9. Air Force ergibt, daß sie am 14. Februar die Linie Siegen – Frankfurt – Stuttgart nicht nach Osten überflogen haben.[201]

Aufschlußreich sind zum anderen auch die dort angegebenen Einsatzzeiten für den Vormittag des 14. Februar 1945. Zugrunde zu legen ist dabei eine durchschnittliche Entfernung der Flugplätze dieser Jagdverbände von Dresden. Sie lagen in Nordostfrankreich und Südbelgien, von Dresden ungefähr 650 -700 Kilometer in der Luftlinie entfernt. Für den Hin- und Rückflug hätten die Jagdbomber (mit Zusatztanks!) bei einer Reisegeschwindigkeit von durchschnittlich 400 km/h ca. vier bis fünf Stunden Flugzeit gebraucht.[202] Der längste Einsatzflug der Jagdbomber der 9. Air Force am Vormittag des 14. Februar 1945 dauerte dagegen mit 12 P-38 Lightning der 367. FG nur drei Stunden und 7 Minuten. Er begann um 09.38 Uhr und endete um 12.45 Uhr.

Die P-51 der 354. FG waren am 14. Februar 1945 nicht im Einsatz.[203]

Damit kommen auch die Jagdbomber der 9. AF für ein Tiefangriffsunternehmen gegen die Dresdner Zivilbevölkerung nicht in Betracht.

Den rechten Flügel der alliierten Expeditionsstreitkräfte bildeten die amerikanische 7. Army und die französische 1. Armée. Ihnen war seit Dezember 1944 die amerikanisch-französische First Tactical Air Force (Provisional) unterstellt. Operativ unterstand sie der Kontrolle der 9. AF und die Jagdbomberkomponente dieser Air Force bestand aus sechs amerikanischen und vier französischen Fighter Groups. Ihr Einsatzraum war die Pfalz, Baden, Württemberg und teilweise Bayern.[204]

Ihre Einsätze, und zwar die der amerikanischen wie auch der französischen Fighter Groups, führten am 14. Februar 1945 nach Osten nicht über die Linie Koblenz – Frankfurt – Ulm hinaus. Die längste Einsatzdauer betrug bei den amerikanischen Fighter Groups für einen Verband der 358. FG 2 Stunden, 55 Minuten. Es ergibt sich damit der gleiche Befund wie für die anderen taktischen Air Forces.[205]

Bei den taktischen Jagdbombergruppen der französischen Armée de l'Air in der 1st Tactical Air Force war der erste Start um 10.45 Uhr, was bedeutet, daß auch von diesen Einheiten keine zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr über Dresden hätte sein können.[206]

Die amerikanischen und französischen Verbände der 1. Tactical Air Force (Provisional) verfügten im übrigen über keine Verbände mit P-51 Mustang.[207]

---

[200] Zu dieser Air Force: Kenn C. Rust: The 9th Air Force in World War II, Revised Second Printing, Fallbrook/California 1970; John F. Hamlin: Support and Strike. A concise History of the Ninth Air Force in Europe, Peterborough 1991; Helmut Schnatz: Die vergessene Air Force. Einsätze der 9. amerikanischen Luftflotte im Mittelrhein- und Moselraum im zweiten Weltkrieg. In: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 27. Jg., 2001.

[201] Ninth Air Force Summary of Operations No 45, 14 Februar 1945 (NA at College Park, RG 243, Records of the USSBS, Entry 25, file 2. f. (5)).

[202] Spezifikationen für die P-47 D nach Roger A. Freeman: Mighty Eighth War Manual, London 1984, S. 191.

[203] Summary of Operations No 45, (NA at College Park, RG 243, Entry 25, file 2. f. (5)).

[204] Hierzu Victor C. Tannehill: First Tactical Air Force in World War II. Arvada/Colorado 1998.

[205] Email von Hubert Bläsi, Heilbronn, 2. April 2007, dem ich für die Aufstellung der Einsatzzeiten und –räume zu danken habe. Die Angaben sind entnommen aus, Mission Reports of 50th, 324th, 358th Fighter Groups, XII TAC, 1st TACAF (AFHRA Microfilm A-6354).

[206] Daniel Decot : Pilotes francais sur l'Alsace et l'Allemagne, Paris 1990, S. 352 ff.

[207] Tannehill, First Tactical Air Force S. 147; Decot, Pilotes francais, S. 677.

Hauptaufgabe des Fighter Command der RAF war die Luftverteidigung der britischen Insel. Ab Mitte Januar 1945 wurden verschiedene Squadrons dieses Command auf P-51 Mustang III umgerüstet und zwar die 64., 118., 122., 126., 129. und die 165.
Zu den Aufgaben dieser Squadrons gehörten auch Einsätze als long-range escort für die Viermotorigen des Bomber Command, das zu diesem Zeitpunkt begann, Angriffe gegen Ziele in Deutschland nun auch am Tag zu fliegen. Allerdings drangen sie damit nicht bis zur Elbe vor.
Am 14. Februar 1945 waren die Ziele des Bomber Command die Eisenbahnviadukte in Bielefeld-Schildesche und Altenbeken bei Bad Lippspringe. Der Einsatz wurde aber wegen des ungünstigen Wetters abgebrochen und die britischen Verbände kehrten unverrichteter Dinge wieder um.[208]
Auch diese Einheiten, die am entgegengesetzten Ende des Reiches operierten, kommen demnach für Tiefangriffe in Dresden nicht in Betracht.

Festzuhalten ist demnach, daß keiner der westalliierten taktischen Großverbände, Jagdflugzeuge im üblichen „Daily Strafing", in „Long Range Patrols" oder „Scouting Missions", wie Bürgel sich ausdrückt, über Dresden im Einsatz gehabt hat.[209]

Eine Rolle als Jagdbomber hätten die taktischen alliierten Fighter Groups in Dresden auch nicht übernehmen können. Weil ihre Reichweite für einen Flug von Belgien, der Bourgogne und Lothringen nach Dresden nicht ausreichte, hätten sie statt Bomben Zusatztanks mitführen müssen. Daher wäre ihre Rolle auf den MG-Beschuß der Dresdner Zivilbevölkerung beschränkt gewesen.

Wenn Bürgel nach einer taktischen Jagdstaffel sucht, die für seine Version der Tiefangriffe in Frage kommt, so müßte er konsequenterweise auch nach einem alliierten Kommandeur der taktischen Luftstreitkräfte suchen, der, lediglich auf die vage Chance hin, einige Zivilisten im Tiefflug beschießen zu können, einige wenige Flugzeuge an ein Hunderte von Kilometern entferntes Ziel in unbekannter Topographie geschickt hat, über das er für eine Einsatzbesprechung seiner Besatzungen keine aktuellen Informationen besaß und von dem er bestenfalls wußte, daß dort nach einem unmittelbar vorangegangenen schweren Flächenangriff wahrscheinlich mit starken Verqualmungen und somit schweren Sichtbehinderungen, also schlechtesten Einsatzbedingungen zu rechnen war. Mit anderen Worten, ein solches Unternehmen wäre nicht nur vom Aufwand her unsinnig, sondern nicht einmal erfolgversprechend gewesen. Dafür setzt ein Kommandeur seine wertvollen Flugzeuge und Besatzungen nicht aufs Spiel.

Interessanterweise gab es für den 15. Februar 1945 bei der 8. Air Force einen Plan „Smudgepot" (Schmierpott), der Bürgels Überlegungen wenigstens nahekommt. Die Primärziele dieses Tages für die Bomber waren Hydrierwerke für synthetisches Benzin in Magdeburg, Böhlen und Ruhland. Nach dem Einsatzbefehl für dieses Unternehmen sollten P-47 Thunderbolt der 56. FG ungefähr 45 Minuten vor dem Eintreffen der Bomberverbände Brände in den Zielgebieten verursachen.[210] Die 4. und die 353. FG sollten hierbei Höhenschutz geben.

Gedacht war, daß vier bis acht P-47 in zwei Wellen aus Baumwipfelhöhe Öltanks in Brand schießen sollten, die aufsteigenden Rauchwolken sollten dann den Bomberbesatzungen, im Fall von Schwierigkeiten bei der Identifizierung der Ziele, deren Erkennung erleichtern.[211]

---

[208] Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Air Staff, Summary of Operations 24 hours ending Sunset 14th February, 1945, No 121 (AFHRA Microfilm B 5693)
[209] Autor hat diesen Befund Bürgel bereits in knapper Form am 26. März 2007 mitgeteilt, indessen interessierte er sich nicht weiter für diese grundlegenden Fakten.
[210] Field Order 1628, 15 Feb., 1945 (AFHRA Microfilm B 5018).
[211] 3rd Air Division Field Order No. 584 (AFHRA Microfilm B 5018).

Kurz vor Beginn der Operation wurde das Unternehmen „Smudgepot“ jedoch abgesagt und die Fighter Groups übernahmen statt dessen normale Begleitschutzaufgaben.[212] Es ist zu vermuten, daß den Operationsoffizieren das Tiefflug-Unternehmen über den großen, stark flakgeschützten Werk-Komplexen doch zu heikel erschien.

Ergänzend folgt nunmehr eine Betrachtung der neuen Theorie von Tiefangriffen am Vormittag aus deutscher Perspektive.

Zunächst ist festzuhalten, daß die deutsche Luftraumüberwachung und der Flugmeldedienst über und in Mittel- und Ostdeutschland im Februar 1945 noch intakt war. Selbst einzelne Flugzeuge wurden erfaßt und ihr Flugweg verfolgt.[213] Auch das Warnsystem war in Mittel- und Ostdeutschland noch funktionsfähig. Im Unterschied dazu war über Westdeutschland der alliierte Flugbetrieb so intensiv, daß der Flugmeldedienst hier mit rechtzeitigen Durchgaben meistens nicht mehr nachkam, und es herrschte hier praktisch Daueralarm.

Für einen Anflug nach Dresden hätte eine von den „Bomberverbänden unabhängige Jagdstaffel“, wie erwähnt, jedoch das Reichsgebiet über mehrere hundert Kilometer im Hin- und Rückflug überqueren müssen. Selbst bei einem Überlandflug in niedriger Höhe wäre der Verband sehr bald von der Auge- und Ohr-Beobachtung der Flugmeldestellen und den deutschen Funkmeßgeräten (Radar) aufgefaßt und verfolgt worden und es hätte nach den geltenden Alarmvorschriften entlang seinem Einflugweg alarmiert werden müssen. Nach Lage der Dinge also zwischen 08.00 Uhr und 11.30 Uhr.

Die weiträumige Luftlage ist in der Luftschutzwarnstelle von Langenberg/Gera sorgfältig aufgenommen und schriftlich dokumentiert worden.[214] Deren Luftwarnjournal hat die Zeitläufte glücklicherweise überstanden und ist eine äußerst wichtige deutsche Geschichtsquelle für den Luftkrieg im mitteldeutschen Raum.

Demnach wurde am 14. 2. 45 um 03.46 Uhr in Gera der Warnbefehl „Verdunkelungserleichterung“ gegeben und es gingen in der Warnstelle keine Meldungen mehr ein bis zum Vormittag. Dann wurden um 10.30 Uhr einfliegende Bomberverbände mit Spitze bei Bad Wildungen und der Abflug dieser Verbände nach Westen um 11.12 Uhr gemeldet.[215]

Um 11.19 Uhr wurden erneut einfliegende Bomberverbände über Gronau und Münster angesagt, dies waren die amerikanischen schweren Bomberverbände, die Dresden und Ziele in Chemnitz und Magdeburg angreifen sollten.[216] Sie wurden in den fortlaufenden Luftlagemeldungen kontinuierlich verfolgt.

Um 11.44 Uhr wurde in Gera Öffentliche Luftwarnung gegeben, um 11.46 Uhr und 11.47 Uhr, also nach der von Bürgel angegebenen Zeit der Tiefangriffe in Dresden, wurden jeweils ein Jagdverband bei Lichtenfels und Zella-Mehlis gemeldet.[217] Das war der vorausfliegende Weitschutz für die Bomber.

Um 12.01 Uhr werden erstmals Flugzeuge über Gera erwähnt., um 12.03 Uhr ein Bomberverband südlich Plauen mit Ostkurs. [218]

---

[212] Fernschreiben der 8. Air Force von 07.55 Uhr, 15. Februar 1945. Die Kopfzeile des Dokuments ist leider durch Ausriß beschädigt und seine Kennzeichnung unleserlich (AFHRA Microfilm B 5018)
[213] Dies geht aus den erhaltenen Luftlagemeldungen eindeutig hervor.
[214] Gemeinde Langenberg, Luftwarnjournal 1944-45 (Stadtarchiv Gera, III D/1 1139). Die Luftlagemeldungen und Warnbefehle für die Zeit vom 13. 2. 45, 20.04 Uhr bis 14. 2. 45, 15.58 Uhr vollständig abgedruckt in: Helmut Schnatz: Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit, Köln 2000, S. 167 ff.
[215] 14. 2. 45, W(arn)B(efehl) 3.46 und L(uftlage)m(eldung) 1 und Lm 10, ebd.
[216] 14. 2. 45, Lm 13, ebd.
[217] 14. 2. 45, Lm 22 und 23, ebd.
[218] 14. 2. 45, Lm 33 und Lm 35, ebd.

Demnach war der Luftraum über Sachsen am 14. Februar 1945 von 03.46 Uhr bis ca. 11.45 Uhr feindfrei.

Dieses Luftlagebild wird bestätigt durch die Alarmzeiten. Nach den Warnvorschriften war beim Einflug eines Jagdverbandes das Signal „Öffentliche Luftwarnung“ zu geben.[219] Diese hätte beim Einflug eines Jagdverbandes, der zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr über Dresden gewesen sein soll, im ostthüringisch-vogtländisch-sächsichen Raum ca. 09.30 Uhr bis 09.50 Uhr gegeben werden müssen, Entwarnung etwa ab 11.10 Uhr bis 11.20 Uhr. Wie die Aufstellung zeigt, liegen die Öffentlichen Luftwarnungen und Fliegeralarme zeitlich aber alle nach den hypothetischen Aufenthaltszeiten des von Bürgel postulierten „unabhängigen Jagdverbandes“ über Dresden.
Die tatsächlich gegebenen Alarme beziehen sich dagegen eindeutig auf die später anfliegenden US-Bomberverbände der 1. und 3. Air Division.

In Dresden war in der Angriffsnacht um 02.15 Uhr entwarnt worden, Fliegeralarm erging erst wieder am 14. 2. 1945 um 12.00 Uhr. Weitere erstmalige Alarmzeiten von diesem Vormittag:

Oelsnitz/Vogtl.	11.30 Uhr Öffentliche Luftwarnung
	11.42 Uhr Fliegeralarm[220]
Hof	11.43 Uhr Fliegeralarm[221]
Reichenbach/Vogtland	11.30 Uhr Fliegeralarm[222]
Auerbach/Vogtland	11.38 Öffentliche Luftwarnung[223]
	11.42 Uhr Fliegeralarm
Plauen	11.38 Öffentliche Luftwarnung[224]
	11.42 Uhr Fliegeralarm
Chemnitz	11.45 Uhr Fliegeralarm[225]

Die Luftlagemeldungen der Warndienststelle Langenberg sowie die Alarmzeiten von Gera, Dresden, Oelsnitz/Vogtl., Hof, Reichenbach/Vogtl., Auerbach/Vogtl., Plauen und Chemnitz belegen als deutsche Quellen eindeutig, daß der Luftraum Dresdens bis zum Beginn des Bombenangriffs um 12.17 Uhr feindfrei gewesen ist.

Mit anderen Worten: deutsche, britische und amerikanische Dokumente aus den verschiedensten Provenienzen ergänzen und bestätigen sich gegenseitig und unabhängig voneinander in der Aussage, daß es am Vormittag des 14. Februar 1945 zwischen 09.00 Uhr und 12.17 Uhr keine britischen oder amerikanischen Flugzeuge über Dresden gegeben hat. Damit kann es am Vormittag des 14. Februar 1945 entgegen der Behauptung Bürgels auch keine Tiefangriffe gegeben haben. Die Wahrnehmungen der Augenzeugen müssen daher auf andere Weise erklärt werden.

Damit erledigt sich auch, abgesehen von den technischen Möglichkeiten, die Frage, ob es nicht am Nachmittag „unabhängige Staffeln über Dresden“ gegeben haben kann. Nach der Entwarnung um 12.45 Uhr gab es den nächsten Alarm erst wieder um 20.25 Uhr.

Die vielen Zeugenaussagen über Tiefangriffe, um die Bürgel sich bemüht hat, veranlaßten ihn, dem Verfasser gegenüber „einen Qualitätsumschlag in der wissenschaftlichen

---

[219] Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda – Interministerieller Luftkriegsschädenausschuß, LK-Mitteilung Nr. 125, 15. 5. 44, (BArch R55/447).
[220] Teppich und Heimatmuseum „Schloß Voigtsberg“ an Stadtverwaltung Oelsnitz/Vogtland vom 12. 04. 1996, weitergeleitet an Verf.
[221] Luftwarnmeldungen der Luftwarnzentrale Hof, Stadtarchiv Hof vom 16. 4. 1996 an Verf.
[222] Stadtverwaltung Reichenbach/Vogtl. vom 11. 04. 1996 an Verf.
[223] Wachdienstplan der Schutzpolizei-Dienstabteilung Auerbach vom 01. 01. bis 30. 06. 1945, (StA Auerbach Abt. III).
[224] Ebd.
[225] Stadtarchiv Chemnitz vom 20. 03. 1996 an Verf.

Betrachtungsweise“ zu fordern.[226] Gemeint ist offenbar, daß die Quantität der „vielen gleichen und voneinander unabhängigen ‚Truggespinste’ <ironisch, gemeint: Tieffliegerwahrnehmungen> von Zeitzeugen“ in die Qualität der Aussage umschlagen müßte, daß es, unabhängig von entgegenstehenden, wissenschaftlich nachprüfbaren Fakten, Tiefangriffe wenigstens am Vormittag des 14. Februar 1945 in Dresden gegeben hat.

Dazu ist folgendes zu sagen:

1. Bürgels Gedankengang ist offensichtlich folgender: unbestreitbares Faktum ist, daß in Dresden Tiefangriffe stattgefunden haben. Beweis dafür sind „Tausende, und heute immer noch Hunderte von Zeitzeugen“. Weil die Zeitzeugen so aussagen, muß es also die Tiefangriffe gegeben haben – ein echter Zirkelschluß. Diesen mit zu vollziehen postuliert allerdings den Ausschluß aller übrigen zeitgenössischen Quellen und die Preisgabe aller bisher gewonnenen quellengestützten Erkenntnisse.[227]

2. Wem ist im Zweifelsfall der Vorzug zu geben? Den Zeitzeugen, deren Wahrnehmungen, Erinnerungen und Interpretation der Erlebnisse in mehr als einem halben Jahrhundert einer Vielzahl von Eindrücken, Beeinflussungen, Überlagerungen, Erinnerungslücken, Trübungen, Anlagerungen von Topoi unterlagen und noch unterliegen? Oder der Menge der Dokumente aller Seiten, die unabhängig voneinander und an den verschiedensten Orten während der Geschehnisse entstanden sind, sich in ihrem Informationsgehalt seitdem nicht mehr verändert haben und technischen und naturwissenschaftlichen Bedingungen, die nicht veränderbar sind?

3. Es ist nicht einzusehen, warum von den Zeitzeugen nicht akzeptiert werden kann, was an anderer Stelle in diesem Beitrag ausgeführt wurde, daß nämlich die Tiefangriffe sich zwanglos mit zweifelsfrei stattgehabten und auch eindeutig belegbaren Luftgefechten erklären, einschließlich dabei eingetretener möglicher Todes- und Verwundungsfälle am Boden durch dabei abgefeuerte MG-Salven aus einer Überhöhung. Die andere plausible Erklärung wäre die Übertragung von Tiefangriffserlebnissen aus den Tagen des April 1945, als der Raum Chemnitz-Dresden Frontgebiet war, auf den 14. Februar 1945.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß Bürgel den Eindruck erweckt, von ihm gesammelten Zeugenaussagen recht unkritisch gegenüberzustehen. So kam ihm die Idee zu den vormittäglichen Tiefangriffen „bei der Aussage eines Zeitzeugen, der vormittags zwischen 10 und 11 Uhr an den Elbwiesen von Tieffliegern durch einen Streifschuß am Oberschenkel verletzt wurde und dann mit einem Militär-LKW bis Riesa mitgenommen wurde, wo er Mittags angekommen war und dort die Bomberstaffeln Richtung Dresden ziehen sah.“[228]

Eine Aussage, die zunächst plausibel klingt. Bei näherer Betrachtung kommen allerdings Zweifel an der Zuverlässigkeit der Aussagen auf: Man kann davon ausgehen, daß der Zeuge auf dem LKW günstigstenfalls ca. 11.15 Uhr aufsitzen konnte. Zu diesem Zeitpunkt brannte Dresden noch überall, die Straßen waren mit Trümmern übersät und noch nicht freigeräumt, wahrscheinlich auch durch Bombentrichter zusätzlich schwer passierbar. Schneller als im Schritt konnte das Fahrzeug vorsichtig bis zur Grenze des bombardierten Areals nicht fahren. Das waren ca. zwei Kilometer, Zeitbedarf mindestens eine halbe Stunde, wahrscheinlich aber mehr. Demnach wäre der LKW um 11.45 Uhr immer noch im Stadtbereich Dresden gewesen. Ab etwa 12.00 Uhr, d. h. etwa eine Viertelstunde später will der Zeuge bereits von Riesa aus die anfliegenden Bomber beobachtet haben.

---

[226] Siehe Vortragsmanuskript.
[227] Seinen nur auf Augenzeugenberichten Basierten Gedankengang hat Bürgel inzwischen einem größeren Publikum zugänglich gemacht in: Wolfgang Schaarschmidt, Dresden 1945. Daten, Fakten, Opfer. Völlig überarbeitete und aktualisierte Neuauflage Graz 2010, VII. Anhang.
[228] So im Vortragsmanuskript.

Von der Stadtgrenze Dresden sind es bis Riesa linkselbisch ca. 55 Kilometer mit Ortsdurchfahrten durch kleine Orte. Wahrscheinlich waren die Reichsstraßen 6 und 169 damals auch gepflastert und noch nicht asphaltiert, also nicht schnell befahrbar. Nach der Darstellung des Zeugen müßte der LKW die Strecke von Dresden bis Riesa jedenfalls mit ca.120 km/h gefahren sein, was ein Ding der Unmöglichkeit ist, schon allein, weil die Lastfahrzeuge der Kriegszeit schneller als 80 km/h nicht fuhren, bei Tieffliegergefahr zudem langsam gefahren werden mußte, um allen Passagieren ein schnelles Aussteigen möglich zu machen. Wesentlich wäre in diesem Zusammenhang auch zu wissen, ob es sich um ein Fahrzeug gehandelt hat, das mit Diesel oder mit Holzgas betrieben wurde.

Von Riesa aus will der Zeitzeuge dann die Bomberstaffeln nach Dresden haben fliegen sehen. Das bedeutet, daß er die Verbände über eine Entfernung von etwa 40 Kilometer (in der Luftlinie) optisch wahrgenommen haben will, und das bei einer geschlossenen Wolkendecke!

Konfrontiert mit diesen Überlegungen, korrigierten der Zeitzeuge und Bürgel in einer Email an den Verfasser nun die Abfahrtszeit aus Dresden „nach Gefühl" auf 10.45 Uhr. Damit verschiebt sich allerdings der behauptete Zeitraum für Tiefangriffe nochmals weiter in die frühen Vormittagsstunden zurück, also auf etwa 09.30 Uhr bis 10.30 Uhr. An der Unmöglichkeit der Zeitstellung für einen Einsatz der alliierten taktischen Jagdkräfte ändert dies allerdings nichts.

Als Fahrtstrecke im Stadtgebiet Dresden geben der angeführte Zeitzeuge und Bürgel jetzt an: Schillerplatz – Blaues Wunder – Körnerplatz – Bautzener Straße – Albert-Platz - Königsbrücker Straße – Leipziger Straße. Von hier konnte die Fahrt über die Autobahnbrücke dann linkselbisch über Meissen nach Riesa zeitlich so weitergehen, daß eine Ankunft gegen 12.00 Uhr in Riesa im Bereich des Möglichen liegt.

Zu den von dem Zeugen dann angeblich beobachteten, nach Dresden fliegenden Verbänden lautet die Aussage jetzt: „Die Beobachtung der Bomberstaffeln, in östliche <!> Richtung fliegend, erfolgte ‚kurz vor' Riesa. Die geschätzte Höhenangabe laut Hofmann: 4000 m. Entsprechend des Luftwarnjournals Langenberg (Lm 54 vom 14. 2. 45) kreisten um 12.36 Uhr Bomberverbände im Raum Riesa."[229] Wenn der Zeuge dort wirklich durch eine Bewölkung von 8-9/10 Bedeckung Flugzeuge gesehen haben sollte, können dies nur in kleinen Wolkenlücken Kondensstreifen der 10 B-17 der B-Squadron, 303. BG gewesen sein, die, aus südöstlicher Richtung kommend, Dresden nach einem zweiten Anflug um 12.31 Uhr bombardiert hatten und in Richtung Meißen abflogen, dann mit südwestlichem Kurs Anschluß an den Bomberstrom über dem Erzgebirge suchten. Ihre Höhe war etwa 8 000 Meter.[230]

Es verwundert jedenfalls, daß Bürgel an den Zeugen nicht die gleichen rigiden Maßstäbe der Kritik angelegt hat, wie er das bei den Quellen seiner Kontrahenten zu tun pflegt und daß er seine Vormittagstheorie auf so vage Aussagen begründet.

Dem gegenüber steht jedenfalls die Aussage des Dresdners Michael Schnieber, der die Angriffe miterlebt hatte: „Auf dem Weg <am Vormittag des 14. Februar 1945> vom zerstörten Elternhaus (in der Eisenstuckstraße/Südvorstadt) nach Rochwitz im Nordosten der Stadt haben wir zwar den Großen Garten und die Elbwiesen umgangen. Aber immer hatten wir von der Südhöhe und mit dem Ziel ‚Blaues Wunder' die Stadt im Blickfeld. Auf dem stundenlangen Fußmarsch zur Elbe hatten wir keinerlei Flugbewegungen, geschweige denn Tiefflieger-Angriffe oder Bordwaffen-Beschuß wahrgenommen, bevor uns der Tagesangriff der US-Luftflotte an der Grundstraße in die Schutzräume zwang."[231] Als Luftwaffenhelfer mit

---

[229] Schnatz, Tiefflieger über Dresden?, S. 175. Richtig: im Raum Riesa, Bautzen, Chemnitz, Bodenbach.
[230] Ebd. S. 110 f.; 1st AD Report of Operations 14 February 1945, Bombing Data (AFHRA Microfilm B 5018).
[231] Michael Schnieber, Wenn ich mich recht erinnere … Geschichte und Geschichten eines 28er's, Privatdruck 2008. Schnieber war Redakteur und lebt heute in Leutkirch/Schwarzwald.

einschlägigen Tiefangriffserfahrungen ist Schnieber jedenfalls ein kompetenter Augenzeuge.

Bislang scheint Bürgel auch keinen Erfolg gehabt zu haben, die von ihm postulierte „unabhängige taktische“ Jagdstaffel zu identifizieren, die am Vormittag zwischen 10.00 und 11.00 Uhr vor den Bombern über Dresden gewesen sein soll. Genau dies ist jedoch der springende Punkt bei der Klärung der Frage. Bei den beiden Veranstaltungen der Kommission zur Ermittlung der Totenzahlen auf dem Historikertag in Dresden am 1. Oktober 2008 hat er es jedenfalls hierzu keine Erklärung abgegeben. Auch auf dem Geschichtsmarkt am 28. und 29. März 2009 war dies so.

Ein Satz gleich zu Beginn seines Vortrages vom 17. März 2007 ist allerdings aufschlußreich: „Die Lösung des Historikerstreites, zumindest der entscheidende Lösungsansatz, kann nur aus unserer Stadt, also von uns Dresdnern selbst kommen.“[232]

Mit anderen Worten: Bürgel nimmt für sich und die Anhänger seiner Theorie die Deutungshoheit in Anspruch und spricht den nicht aus Dresden stammenden oder dort nicht ansässigen Historikern schlichtweg die Kompetenz ab, fachlich begründete Urteile abzugeben. Spätestens hier wird deutlich, daß die Frage der angeblichen Tiefangriffe auf Dresden für Teile der Öffentlichkeit sehr stark den Charakter einer Glaubensfrage hat. Gegen Dogmatismus ist, wie man weiß, mit Sachargumenten nicht anzukommen.

Die Menge der Zeitzeugenaussagen über Tiefangriffe in Dresden am 14. Februar 1945 hatte bereits früher Wolfgang Schaarschmidt zu einer Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen aus „Tiefflieger über Dresden?“ veranlaßt[233]. Ihre Qualität sei hier exemplarisch an einem Beispiel demonstriert. So konstatiert Schaarschmidt als Einwand gegen die Aussage, daß die Alarmzeiten in Dresden keinen zeitlichen Raum für Tiefangriffe zuließen[234]: „Der Zeitpunkt der Entwarnung in Dresden mußte *nicht den Abflug der Jäger mit umfassen* <Hervorh. d. Verf.>. Die LDV 401 Ziff. 32 gibt folgende Richtlinie: ‚Bei Tage werden durch einzeln erscheinende, als solche einwandfrei erkannte feindliche Aufklärungsflugzeuge und Jagdverbände Warnmeldungen im allgemeinen nicht ausgelöst’ „.[235]

Diese Aussage ist erstaunlich. Schaarschmidt hat dabei übersehen, daß die Vorschrift aus dem Vorkriegsjahr 1937 stammt[236] und 1945 inzwischen durch andere, den Realitäten des Luftkrieges entsprechende Warnvorschriften längst ersetzt war.

Die Warnvorschriften vom 15. 5. 1944[237] schreiben für Jagdverbände folgende Warnbefehle bei Rückflügen vor: Öffentliche Luftwarnung, Entwarnung (Vorentwarnung und endgültige) nach Überfliegung des Schutzobjektes und im übrigen, wenn das Warngebiet feindfrei ist.

Das heißt nichts anderes, als daß im Augenblick der sehr frühen Entwarnung sich keine Feindflugzeuge in einer Umgebung von etwa 40 Kilometern um Dresden befunden haben. Diese Regelung entsprach den Gefährdungen, die, wie sich zu diesem Zeitpunkt längst herausgestellt hatte, von alliierten Jagdverbänden ausgehen konnten. Für den 14. Februar 1945 bedeutete das, daß die Begleitjäger zusammen mit den Bombern abgeflogen waren.[238]

---

[232] Siehe Vortragsmanuskript, erste Seite.
[233] Wolfgang Schaarschmidt: Dresden 1945. Daten – Fakten – Opfer, München 2005, S. 53 ff.
[234] Tieflieger über Dresden?, S. 115 f.
[235] Dresden 1945, S. 59.
[236] LDV 401, Anweisung für den Luftschutzwarndienst im Reichsgebiet, (Entwurf) vom 1. Februar 1935, Berlin 1937, (BArch-MArch RLD 19/401).
[237] LK-Mitteilung Nr. 125, 15. 5. 44 (BArch R55/447).
[238] Schnatz, Tieflieger über Dresden?, S. 114 ff.

Tiefangriffe am 15. Februar 1945?

Gelegentlich wird von Zeitzeugen als Datum für Tieffliegerangriffe in Dresden auch der 15. Februar 1945 genannt. Allerdings scheinen diese Aussagen eher auf eine versehentliche Falschdatierung hinzudeuten, wie sie bei Zeitzeugenaussagen häufig vorkommt, aber es ist damit zu rechnen, daß die unbeugsamen Verfechter der Tieffliegererzählungen auf dieses Datum ausweichen werden, wenn sich selbst in ihren Augen der 14. Februar auch mit den unmöglichsten Konstruktionen nicht mehr halten lassen sollte.

Deshalb sei an dieser Stelle noch einmal kurz auf den dritten Tag der Bombardierung Dresdens eingegangen werden.

Ziele der 8. Air Force waren am 15. Februar die Hydrierwerke der Braunkohle-Benzin AG (Brabag) zur Herstellung von synthetischem Benzin:
a) für die 2 Air Division in Magdeburg,
b) für die 3. Air Division in Ruhland (Schwarzheide) zwischen Dresden und Cottbus. (Zweitziel Cottbus, Verkehrsanlagen),
c) für die 1. Air Division in Böhlen bei Leipzig (Zweitziel Dresden, Verkehrsanlagen).[239]

Die Möglichkeit von Tiefangriffen wurde diesmal im Einsatzbefehl nicht erwähnt. Es ist davon auszugehen, daß diese routinemäßig entlang den Rückfugrouten geflogen werden durften.

Der Einsatz war im übrigen nach Anlage und Durchführung ganz von der schlechten Wetterlage her bestimmt. So konnten in England die amerikanischen Bombardment und Fighter Groups ihre Maschinen nur zum Teil, bzw. gar nicht in die Luft bringen. Der Jagdschutz fiel daher schwächer aus, so wurde die 1. AD am Ende nur von drei, (der 20., der 356. und der 359.) und die 3. AD ebenfalls nur von drei, (der 55., 353. und der 357.) Fighter Groups geschützt.

Über Ostdeutschland lag eine dichte Wolkendecke von 8 – 10/10 zwischen 200 und 3000 Metern,[240] womit den schweren Bomberverbänden eine Bombardierung nach Sicht verwehrt war. Ihre Einsatzführer entschlossen sich daher, die Zweitziele durch Führung nach dem Bodenradar H2X anzugreifen.

Erschwert wurde die Unternehmung zusätzlich durch die komplizierte Anlage der Kurse:
Die 3. AD sollte den Bomberstrom anführen und südlich und östlich an Dresden vorbei mit einem nordwestlichen Kurs Ruhland, die 1 AD südlich und östlich um Chemnitz herum mit Nordwestkurs Böhlen anfliegen.

Tatsächlich bog die 3. AD östlich Pirna nicht nach Ruhland ab, sondern nach Cottbus, während die 1 AD über Annaberg nach Dresden eindrehte. Zwischen 11.51 Uhr und 12.26 Uhr fielen die Bombenteppiche auf Cottbus, von 11.51 Uhr bis 12.02 Uhr auf Dresden.[241]

Diesmal ließ hier die Entwarnung länger auf sich warten, Der Entwarnungszeitpunkt war 12.30 Uhr. Erklärbar wird dies dadurch, daß die 1 AD diesmal zum Abflug weiter nach Osten ausholte als am Vortag und mit südlichem, dann westlichen Kurs abflog, was Zeit kosten mußte.[242] Dazu streifte 3. AD auf ihrem Rückflug östlich an der Stadt vorbei, diesmal mit Südkurs, das Warngebiet. Ihre letzten Maschinen müssen gegen 12.45 Uhr einen Punkt

[239] Field Order No 1628, 15 Feb 1945 (AFHRA Microfilm B 5018)
[240] Luftwaffenführungsstab Ic, Abendmeldung vom 15. 2. 45 (BArch-MArch RL 2/II 388).
[241] Headquarters 3d Air Division, Tactical Report of Mission – Ruhland, Wesel – 15 February 1945; Headquarters 1st Air Division, Report of Operations, Bohlen, 15 February 1945, (AFHRA Microflim B 5018).
[242] Leider ist die Flugskizze im Film schwer lesbar, sodass genaueres über den geflogenen Kurs nicht gesagt werden kann.

östlich Decin (Tetschen) passiert haben, von wo aus sie den Wendepunkt zwischen Podborany und Rakovnik ansteuerten, den sie bis 12.55 Uhr durchflogen hatte.[243]

Aus den Claims der Jagdgruppen beider Divisionen, also den Erfolgsmeldungen, geht folgendes hervor.

Jagdschutz der 1. AD:
nach 13.30 Uhr eine Lokomotive beschädigt bei Darmstadt durch die 20. FG, zerstört drei Lokomotiven und zwei beschädigt, außerdem beschädigt zwei Tankwagen, 26 Güterwagen und eine (Radar? Bahn?)-Station im Raum Frankfurt – Fulda – Schweinfurt durch die 356. FG. Die 359. FG beanspruchte keine Erfolge durch Tiefangriffe.[244]

Jagdschutz der 3. AD:
Zerstört 24 Lokomotiven, ein Tankwagen, ein Radar-Turm, drei Lastwagen, beschädigt sechs Lokomotiven, 12 Tankwagen, drei Güterwagen, eine Station, zwei Lastwagen, ein Transformator durch die 55. FG. Erzielt wurden die Claims im Raum Karlsbad – Eger – Kulmbach. Hart östlich Dresden sichtete ein Flight der 55. FG eine deutsche HS 129 in 2 600 Metern Höhe und schoß sie ab.[245]
Die 353. FG meldete Tiefangriffe nur mit einem Teil ihrer hierfür eingeteilten A-Gruppe und zwar auf Verkehrsziele in den Räumen Böhm.Leipa/Niemes und Brus/Saaz.[246] Ihre Claims waren: zerstört sieben Lokomotiven, ein Tankwagen, ein Güterwagen, beschädigt 33 Tankwagen, 10 Güterwagen, ein Boot. Bemerkenswerterweise meldeten die Piloten dieser Group, im Raum Böhm.Leipa/Niemes mit Hausrat beladene Fuhrwerke mit Flüchtlingen gesichtet zu haben, wahrscheinlich kamen sie aus Schlesien. Aus der Claims-Meldung geht nicht hervor, daß sie diese angegriffen hätten.
Die 357. FG meldete keine Erfolge.[247] Sie war allerdings auch nicht in eine A- und B-Gruppe unterteilt, für Tiefangriffe also wohl von vornherein nicht vorgesehen.

Die 20. FG brach ihren „Escort“-Einsatz um 13.10 Uhr nördlich Frankfurt in 9 500 Metern Höhe ab, die 356. FG um 13.50 Uhr ohne Ortsangabe in 6 600 Metern Höhe und die 359. FG um 13.18 Uhr bei Wiesbaden in etwa 7 000 Metern Höhe.

Die 55. Fighter Group meldete den Abbruch des Begleitschutzes durch ihre Tiefangriffsgruppe für 12.48 Uhr in 7 900 Meter Höhe bei Coburg.[248] Die B-Gruppe und der Rest der A-Gruppe der 353. FG beendete ihren Begleitschutz südöstlich Koblenz um 14.00 Uhr in ca. 7 000 Metern Höhe, die 357. FG um 14.10 Uhr nordöstlich Frankfurt, 8 000 Meter hoch.

Der INTOPS Summary No. 291 der 8. Air Force zum 15. Februar 1945 vermerkt zwar zum Jagdschutz der 3. Air Division: „Strafed transportation … in Karlsbad-Eger Area and northeast of Dresden.“[249] Vermutlich hat der Berichterstatter mit der Angabe „nordöstlich Dresden“ den Abschuß der HS 129 mitgemeint.

---

[243] Die Zeitpunkte ergeben sich aus den Abwurfzeiten in Cottbus, den ungefähren Rückflugstrecken und den nach dem ursprünglichen Flugplan vorgesehenen Abfluggeschwindigkeiten nach dem Angriff.
[244] Mission Summary Reports 20th, 357th und 359th Fighter Group (AFHRA Microfilm B 5018).
[245] Mission Summary 55th Fighter Group (AFHRA Microfilm B 5018). Die Henschel HS 129 war ein zweimotoriges Schlachtflugzeug, das die Luftwaffe an der Ostfront einsetzte. Offenbar kehrte die Maschine von einem Einsatz gegen die Sowjet-Armee zurück.
[246] 353th Fighter Group, Mission Summary Report 15 Ferbruary 1945 (AFHRA Microfilm B 5018). Brus ist offenbar eine Verballhornung von Brüx.
[247] Mission Summary 357th Fighter Group (AFHRA Microfilm B 5018).
[248] Mission Summary Report 55 Fighter Group (AFHRA Microfilm B 5018).
[249] Intops = Intelligence of Operations. Es handelt sich um einen statistisch-nachrichtendienstlichen Einsatzbericht, der nach jeder Operation erstellt wurde. Der Intops Summary No. 291 in: AFHRA Microfilm B 5018.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß keine der Angaben für Tiefangriffe der amerikanischen Jäger in Dresden paßt.

Die Verfechter der Tiefangrifferzählungen werden auch hier wieder vortragen, daß die amerikanischen Einsatzakten einen völkerrechtswidrigen Angriff auf die Bevölkerung unterdrücken, aber dem sei entgegengehalten, daß diese Behauptung hier so wenig verfängt wie bei den anderen genannten Daten und aus den gleichen übrigen Gründen.

Auch aus deutscher Sicht ergibt sich der gleiche Befund. Diesmal dauerte es vom letzten Bombenabwurf bis zur Entwarnung 28 statt 16 Minuten. Die Luftlagemeldungen (Lm) und der Warnbefehl (W.B.) der Luftwarnstelle Langenberg bei Gera zeigen, warum das so war.[250] Vor dem Hintergrund der Luftlageentwicklung wird man aber konstatieren, daß auch diesmal die Entwarnung eher zeitig gegeben worden ist.

Lm 36	11.55 (Uhr)	… Im Raum Dresden Bombenabwurf.
Lm 39	12.03	Zwischen Freiberg u. Annaberg Bomberv(erbände) im Rückfl(ug) K(urs) W(est) u. S(üdwest)
Lm 42	12.16	Bomberv. Im Abflug südl. Dresden …
Lm 43	12.19	Bomberv. nordostw. Dresden K.S.W. …

Die Luftlagemeldungen 36, 39 und 42 geben Flugbewegungen der 1. Air Division wieder, Luftlagemeldung 43 solche der 3. Air Division, die von Cottbus herunterkam. Um 12.30 Uhr wurde in Dresden entwarnt, sodaß der Abflug der letzten Maschinen aus dem Luftraum über der Stadt spätestens um 12.20 Uhr begonnen haben muß. Obwohl zu diesem Zeitpunkt immer noch US-Verbände südöstlich Dresden, wenn auch knapp außerhalb des Warngebietes auf dem Rückflug waren, hat der Flugmelde- und der LS-Warndienst die Luftlage für das Warngebiet Dresden offensichtlich als nicht mehr sehr bedrohlich angesehen. Das nach den furchtbaren Erfahrungen unmittelbar nach der Zerstörung der Stadt!
Diese Einschätzung der Situation bestätigt auch Lm 47, zieht man die räumliche Lage von Annaberg und Görlitz zu Dresden in Betracht.

Lm 45	12.26	… Rückflüge von Bomberv. aus Raum Cottbus, Görlitz sind zu erwarten.
Lm 47	12.42	Weitere Rückflüge von Bomberv. bei Görlitz und Annaberg K(urs) S(üd)W(est)…
Lm 49	12.48	Rückwärtige Begrenzung der Rückflüge bei Aussig u. Leitmeritz K. W.
Lm 53	13.03	Bei Schwarzenberg und Comotau die letzten Verbände im Abflug K.W. L(uftgefahr) 8.
W.B.	13.35	Entw(arnung)

Über Tieffliegeraktivitäten im Raum Dresden berichten die Luftlagemeldungen für den fraglichen Zeitraum nichts.
Das bedeutet: bei einer grundsätzlich anderen und komplizierteren Luftlage legen die deutschen Luftlagemeldungen einen zügigen Abflug von Dresden nahe. Das heißt: auch am 15. Februar 1945: keine Tiefangriffe in Dresden.

Im übrigen schweigen auch zum Datum des 15. Februar 1945 nicht nur die amerikanischen sondern auch die bereits erwähnten deutschen Unterlagen über Tiefangriffe in Dresden. Auch hier gilt abermals die schlichte Frage: Warum ließ sich Goebbels eine solche Gelegenheit zu einer wirkungsvollen Greuelpropaganda im In- und Ausland entgehen?

[250] Gemeinde Langenberg, Luftwarnjournal 1944-45 (Stadtarchiv Gera, III D/1 1139).

Schlußfolgerungen

Als Fazit ergibt sich:

1. Die vielfältigen Behauptungen, daß alliierte Jäger systematische und massenhafte Völkerrechtsverletzungen dadurch begangen hätten, daß sie zahllose Einzelpersonen beschossen, getötet und verletzt hätten, lassen sich aus der Menge der Bezüge in Akten, in Tagebucheintragungen Goebbels', in der Presse, in regionalgeschichtlichen Untersuchungen und unter technischen und naturwissenschaftlichen Gesichtspunkten so nicht halten. Den unzähligen deutschen und alliierten Luftlage- Schadens- und Gefechtsmeldungen über Tiefangriffe auf militärisch wichtige Ziele stehen nur wenige gegenüber, die konkret völkerrechtswidrigen Beschuß von Zivilpersonen erwähnen.

2. Das Unternehmen Chattanooga I am 21. Mai 1945 löste eine zügellose Propagandakampagne des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda aus, bei der der Reichspropagandaminister mit unwahren Behauptungen aus Einzelfällen eine maßlose Hetze gegen alliierte Flieger inszenierte, um die Bevölkerung zu Lynchmorden zu animieren. Ziel dabei war, dieser ein Ventil für die Emotionen zu öffnen, die der einseitige Verlauf des Luftkriegs über dem Reich hatte wachsen lassen. Das Ergebnis war eine bis heute wirksame Dämonisierung der alliierten Jagdflieger in der Bevölkerung.

3. Wie in jeder Armee der Welt, gab es auch in den Cockpits der alliierten Jagdflugzeuge vereinzelte Schwarze Schafe, die ihre gesamte Waffengattung durch völkerrechtswidrige Angriffe in Verruf brachten.

4. Viele Einzelpersonen, die durch Tieffliegerbeschuß zu Schaden kamen, wurden dies, weil sie in den Beschuß von legitimen Zielen gerieten. In den amerikanischen Mission Summaries der Jagdgruppen wird z. B. immer wieder der Beschuß von Leitungen der Stromversorgung, von Schalt- und Radarstationen erwähnt. Daß hierbei z. B. Bauern bei der Feldarbeit ins Feuer geraten konnten, ist leicht einsehbar.

5. Tiefangriffe in Dresden am 13. und 14. Februar 1945 müßten sich irgendwo in den deutschen Akten niedergeschlagen haben. Aus dem Mosaik der deutschen Unterlagen verschiedenster Provenienzen lassen sich aber keine belastbaren Belege dafür finden, daß sie stattgefunden haben. Es gibt auch keine Anhaltspunkte dafür, daß sie von den Alliierten, als sie sich teilweise in deren Gewahrsam befanden, nach dem Krieg „bereinigt" worden sind. Auch die zeitgenössische NS-Presse hat nach der Kampagne im Zusammenhang mit dem 21. Mai 1944 keine weiteren Berichte über Tiefangriffe auf Zivilpersonen im Reichsgebiet veröffentlicht.

6. Die deutschen Polizeidienststellen erhielten nach dem 21. Mai 1944 zwar Anweisungen, u. a. auf direktes Betreiben von Himmler, völkerrechtswidrige Tiefangriffe auf zivile Ziele, gegebenenfalls unter Vereidigung der Zeugen, zu protokollieren. Dies zu Zwecken der Propaganda und für diplomatische Proteste bei den Kriegsgegnern über die Schutzmacht Schweiz. Bezeichnenderweise hat es zwar zwei deutsche Protestnoten wegen Beschießungen von Rot-Kreuz-Einrichtungen der Wehrmacht gegeben, aber keine wegen Tiefangriffen auf Nichtkombattanten. Offenbar reichte das Material sowohl allgemein als auch speziell im Fall Dresden nicht aus. Die Goebbels'sche Auslandspropaganda schweigt zu Tiefangriffen in Dresden.

7. Die systematische Nachsuche nach verschossener Bordwaffenmunition durch eine Projektgruppe des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr in Dresden auf durch Zeugenaussagen ermittelten Verdachtsflächen erbrachte kein Ergebnis.

8. Zu den Vorgängen in Dresden am 14. Februar 1945 gibt es Augenzeugen, die Flugzeuge mit Bordwaffenbeschuß wahrgenommen, solche die Flugzeuge, aber keinen Bordwaffenbeschuß bemerkt und solche, die keine Flugzeuge gesehen haben wollen. Dieser Befund ist nur erklärbar mit einem blitzschnellen Überflug. Das ist die Situation eines Luftkampfs mit einer Verfolgungsjagd dicht über dem Boden. Feuerstöße in solchen Situationen dauerten eine bis drei Sekunden, konnten wegen der zeitlichen Kürze gehört und überhört werden. Durch fehlgegangene Geschosse und ausgeworfene Geschoßhülsen kann es dabei einzelne Tote und Verletzte gegeben haben.

9. Die erneute Zusammenstellung von zahlreichen deutschen Personal- und Materialverlusten bei den Luftkämpfen am 14. Februar 1945 und deren Kartierung bestärkt die zwanglose Erklärung der angeblichen Tiefangriffe in Dresden als Wahrnehmung und Fehldeutung von Luftkämpfen zwischen amerikanischen und deutschen Jagdflugzeugen durch Zeitzeugen.

10. Die neu in Dresden aufgetauchte und verbreitete Version, die angeblichen Tiefangriffe hätten nicht nach dem amerikanischen Hochangriff nach 12.00 Uhr, sondern bereits am Vormittag des 14. Februar zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr stattgefunden, erweist sich als tatsächlich unhaltbare Konstruktion mit dem Ziel, die als unverbrüchlich beanspruchte Richtigkeit der Zeitzeugenaussagen um jeden Preis zu rechtfertigen.

11. Auch am 15. Februar scheiden Tiefangriffe in Dresden aus Gründen der Auftragslage, der Zeitstellung und der Wetterlage aus.

12. Zwischen dem 13. und 20. April 1945 fand im Raum Dresden - Meißen – Chemnitz eine intensive Tätigkeit der Jagdbomberverbände des XIX Tactical Air Command, 9. US-Air Force statt, die selbst Stadtgebiet von Dresden berührten (siehe Anhang 6). Es ist nicht auszuschließen, daß Augenzeugen diese in den Jahren nach dem Krieg auf die Bombenangriffe des 13. und 14. Februar 1945 übertrugen.

13. Die Erzählungen von Tiefangriffen in Dresden sind der Sache nach aber auch ein Nachhall der intensiven einschlägigen Goebbels'schen Kriegspropaganda im Kalten Krieg nach 1945.

14. Das individuelle und kollektive Gedächtnis der Betroffenen ist keine statische, sondern eine dynamische Größe, die sich fortwährend verändert und die Fähigkeit hat, Wahrnehmungen aus Erzählungen anderer, Presseberichten, Filmszenen, Fernsehsendungen u. a. als eigene, zeitgenössische zu integrieren und für unumstößlich wahr zu halten.

Damit sind die Verfechter der Tieffliegererzählungen in Dresden nicht als Lügner entlarvt. Das muß betont werden. Sie berichten das, was sie subjektiv für wahr halten, wie sie Erlebnisse aus ihrem individuellen Wissensstand heraus interpretiert haben und noch interpretieren und verarbeiten. Eine vorsätzlich Irreführung ihrer Zuhörer intendieren sie sicher nicht, sind aber andererseits gegen eine Überprüfung ihrer Aussagen durch Erkenntnisse aus einer Vielzahl von Primärquellen und gegen eine Konfrontation mit Fakten aus der Wirklichkeit des Luftkrieges ausgesprochen resistent. Der vielfach auch sonst zu beobachtende Dissens zwischen Zeitzeugen und Fachwissenschaft scheint unaufhebbar.

Anhänge

Anhang 1

Verluste der Jagdgeschwader 300 und 301 bei den Luftkämpfen über Sachsen am 14. Februar 1945 [251]

Einheit	Verlust bei	Pilot	Schicksal	Flugzeugtyp	Werk.Nr.	Flugminuten von Dresden
4. Staffel, JG 300	Dahlen	Ltn. Gerhard Achard	tot	Me 109 G-10	150826	5 - 6
5. Staffel, JG 300	Oberbobritsch	Ltn. Wolfgang Krasorsky	tot	Fw 190 A-8	683314	ca. 3
5. Staffel, JG 300	Nördlich Freiberg	Fw. Walter Beuchel	tot	Fw 190 A-8	173859	3 - 4
6. Staffel, JG 300	Herzberg	Ogefr. Reinhard Rösch	tot	Fw 190 A-8	682188	9 - 10
7. Staffel, JG 300	Chemnitz	Ofw Herbert Brandt	tot	Fw 190 A-8	739398	7 - 8
9. Staffel, JG 300	R. Wittenberg/Leipzig	Ofhr. Rudolf Meyer	vermißt	Me 109 G-10	150828	12 - 15
11. Staffel, JG 300	R. Naunhof/Leipzig	Ofhr. Alfred Howe	tot	Me 109	783924	10-11
III./JG 300	Fichtenberg/Elbe	Fhr. Hans Nogly	tot	Me 109 G-10	491293	6
1. Staffel, JG 301	Döbra/Waltersdorf	Ogfr. Heino Krause	tot	Fw 190 A-9	682300	3
7. Staffel, JG 301	bei Leipzig	Ofw. Willi Frank	tot	Fw 190 D-9	210913	11 - 12
7. Staffel, JG 301	bei Leipzig	Ltn. Hans-Joachim Stuck	verwundet	Fw 190 D-9	210238	11 - 12
7. Staffel, JG 301	unbekannt	Fw Helmut Stöber	vermißt	Fw 190 A-9	280378	?
IV./JG 301	Bronkow/Finsterwalde	Uffz. Willi Schäfer	verletzt	Me 109 G-10	130290	6-7
3./JG 10	Nauberg b. Leisnig	Uffz. Walter Gerlach	tot	Fw 190	171172	8 - 9

Fw. Stöber könnte als Staffelkamerad von Ltn. Stuck und Ofw. Frank ebenfalls bei Leipzig verloren gegangen sein. Der Verlust Uffz. Schäfer ist möglicherweise nicht durch Luftkampf verursacht.

[251] Die Aufstellungen beruhen auf: Schreiben der Deutschen Dienststelle (WASt), Berlin, vom 23. April 2007, 31. Mai 2007 und 29. August 2007; Hans Ring, Übersee 2007, Werner Girbig (†), Hattersheim, 11. 02. 1996 und Alfred Dorsch, Bamberg, 11. 01. 2007.

Reine Materialverluste im Zusammenhang mit den Luftkämpfen am 14. Februar 1945 über Sachsen

Einheit	Ort	Pilot	Flugzeug	Werk-Nr.	Grund	Bruch	Flugminuten von Dresden
I./JG 300	Fl.Pl. Borkheide	?	Me 109 G-10	150886	Bei Landung ausgebrochen	25%	
I./JG 300	Wittenberg	?	Me 109 G-10	491197	Bauchland. inf. Motorstörung	25%	12 - 15
I./JG 300	Nauberg	?	Me 109 G-10	491235	Bauchlandung inf. Feindbeschuß	50%	8 -9
II./JG 300	Limbach-Oberfrohna	?	Fw 190 A-8	176046	Bauchlandung inf. Feindbeschuß	15%	8
II./JG 300	Obersayda/Großhartmanns-dorf	Lt. Heinz Stoll	Fw 190 A-8	682938	Fallschirmabsprung i. Luftkampf	100%	3 - 4
7./JG 300	Langenau b. Freiberg	Ogfr. Alfred Dorsch	Fw 190 A-8		Bauchlandung inf. Feindbeschuß		3
III./JG 300	Naumburg		Me 109 G-10	491182	Bauchlandung inf. Feindbeschuß	30%	
I./JG 301	Chemnitz	?	Fw 190 A-8	682304	Bruchlandung inf. Feindbeschuß	35%	7 - 8

Anhang 2

Taktik und Ablauf von Tiefangriffen

Grundsätzlich muß man sagen, daß die Vorstellungen der Augenzeugen über die Tiefangriffe auf sie selbst sehr einfacher Natur sind. Es ist Ihnen daraus kein Vorwurf zu machen, sie berichten so, wie es die allgemeinen Vorstellungen waren und noch sind. Die Wirklichkeit ist viel differenzierter: Mit einem einfachen Drauflosfliegen und Beschießen der fliehenden Dresdner wäre es nicht getan gewesen. Immerhin waren Tiefangriffe Unternehmen von Flieger-Verbänden, deren einzelne Piloten in Teams agierten und die sich danach verhalten mußten.

Die fliehenden Dresdner mit Bordwaffen zu beschießen, so wie Augenzeugen immer wieder berichten, hätte also erst einmal zur Voraussetzung gehabt, daß die angreifenden Verbände zunächst aus einer Höhe von mehr als 300 Metern das Zielgebiet hätten überfliegen, sich über seine Gestalt und eventuelle Flakabwehr kundig machen und zugleich nach Personen oder Personenansammlungen ausschauen müssen. Diese waren immerhin keine unbeweglichen Ziele wie Brücken, Bahnhöfe, Tunnels, lokalisierte Fahrzeugkolonnen, Lokomotiven und Züge, sondern kleine, sehr bewegliche, die zudem Deckungen suchen konnten – auch wenn die Elbwiesen freie Flächen waren, was vom Großen Garten mit seinem Baumbestand schon nicht mehr gesagt werden kann. Erst wenn Ziele ausgemacht waren, konnten Angriffe angesetzt werden. Wie so etwas aussah, beschreibt ein amerikanischer Fachautor so:

„Jeder angesetzte Tiefangriff <und darum soll es sich in Dresden ja gehandelt haben> erforderte eine Durchplanung und erforderte von den Piloten, sich mit der Geographie rund um das Zielgebiet und das Aussehen des Ziels selbst vollkommen vertraut zu machen, insbesondere mit Flakstellungen. Landmarken innerhalb eines Radius von 5 Meilen <8 Kilometern> mußten gemerkt und die besten An- und Abflugstrecken mußten ausgewählt werden.

Beim Anflug wurde eine Höhe von 4900 Metern eingehalten. Der Leader ortete das Ziel und ließ sich mit oder ohne seinen Rottenflieger bis dicht über den Boden durchfallen, um das Ziel zu überprüfen, besonders auf Flak. Die Formation machte einen Schwenk um 180°, setzte Kurs auf das Ziel, wobei die Flights sich hintereinander mit einem Abstand von 300 Metern sinken ließen. Der Anflug erfolgte mit normaler Reisegeschwindigkeit so niedrig wie möglich. Dabei versuchte man, eine Straße oder andere Landmarken dazu zu nutzen, um auf das Ziel zuzuhalten. Etwa eine Meile <1,6 Kilometer> vor dem Ziel zog der erste Flight auf etwa 300 Meter hoch, korrigierte, wenn nötig den Kurs, brachte den Propeller auf volle Drehzahl und gab Vollgas. Die Flight und die Element Leader konzentrierten sich darauf, das Ziel selbst zu beschießen, während die Rottenflieger als Antiflak-Flugzeuge agierten, indem sie Flakstellungen herauspickten und ausschalteten. Es war wichtig, ein Ziel zu treffen, anstatt das Gebiet ‚abzustreuen'. Der Pilot mußte sein Flugzeug sorgfältig getrimmt haben und wissen, wie seine MGs für ein Feuer auf welche Entfernung abgestimmt waren, um möglichst viele Geschosse ins Ziele zu bringen, wenn er feuerte. Nachfolgende Flights wandten gleiche Taktiken an. War man über das Ziel hinaus, blieben alle Flugzeuge unmittelbar über dem Boden, bis der Verbandsführer das Signal zu steigen gab, meistens nach 5 bis 10 Meilen <8 bis 16 Kilometer>.

Eine andere Angriffsmethode war, daß der Verband zum Ziel in etwa 1 300 Meter Höhe kam, mit hoher Geschwindigkeit stürzte, das Ziel beschoß, unten blieb und verschwand. Es war die Sache des Leaders, welche Methode angewandt wurde, aber diejenige dicht über dem Boden war die meistgebrauchte. Eine Minimalgeschwindigkeit von 400 km/h war angeraten, weil man dicht über dem Boden ständig über unerwartete Flakstellungen fliegen konnte wie auch, beschossen zu werden.

…

Der angreifende Verband wurde nach dem ersten Anflug oft zerstreut, und danach mußten alle Flugzeuge auf andere achten und deren Feuer und Flugwegen ausweichen.“[252]

[252] Wolf, American Fighter-Bombers, S. 109 f.

Anhang 3

Erwähnung von Bordwaffenangriffen in den monatlichen Übersichten des Lufwaffenführungsstabes über die Luftlage über dem Reich[253]

(ab September 1944)

Vorbemerkung: Die Tiefangriffe am 21. Mai 1944 haben sich im Mai-Bericht „Zur britisch-nordamerikanischen Luftkriegsführung gegen Deutschland“ nicht niedergeschlagen. Ebenso finden sich keine Erwähnungen von Tiefangriffen in Dresden in den Tagesmeldungen und Nachträgen des Luftwaffenführungsstabes für den 13., 14. und 15. Februar 1945.[254]

8. 10. 44, Zur britisch-nordamerikanischen Luftkriegsführung gegen Deutschland, September 1944,:
S. 2: „Die Angriffe auf Verkehrsziele … umfassen
…
Angriffe mit Bordwaffen (vereinzelt auch mit Bomben) auf Züge bei Tage und in zunehmendem Maße auch bei Nacht.
…
Erstmalig traten im September Einfüge kleinerer und mittlerer Verbände von 1- und 2-mot Jägern bzw. Jabos in das Reichsgebiet stärker hervor, die wehrwirtschaftlich wichtige Ziele, besonders Verkehrsziele, vorwiegend in der Rheinzone vom Niederrhein bis Straßburg, daneben an der norddeutschen Küste, im Ruhrgebiet, vereinzelt auch in Mittel- und Süddeutschland angriffen … Die erwähnten Angriffe auf Züge … entfallen gleichfalls auf diese Typen.“

Dito, 8. 11. 1944, Oktober 1944:
S. 2: “… Hinzu traten zahlreiche Angriffe mit Bordwaffen und Bomben durch 1- bzw. 2-mot Jäger bzw. Jabos auf Züge und Streckenanlagen.“
S. 5: „Die Jagd auf Loks (Ausfall im Oktober rd. 1 000) fand eine Ergänzung durch verstärkte Angriffe auf Reichsbahnausbesserungswerke.“

Dito, 10. 12. 1944, November 1944:
S. 1: “Außer den obengenannten schweren Verbänden flogen weitere rd. 13 000 2- und 1-mot Flugzeuge ins Reichsgebiet ein, die mit Bomben und Bordwaffen vorzugsweise (rd. 50%) Verkehrsanlagen und Züge angriffen.“

Dito. 12. 1. 1945, Dezember 1944:
“Zu den … Angriffen der schweren Kampfflugzeuge treten solche von 2- und 1-mot Einheiten in Höhe von 19 000 Flugzeugen, die sich in aufgesplitterten Raumflügen vorzugsweise gegen Ziele des Verkehrs (Züge, Bahnhöfe), Fliegerhorste und Wohnstätten (kleinere Ortschaften) richteten.“

Dito, 24. 3. 1945. Januar u. Februar 1945:
S. 1.: “In den letzten Monaten sind für Angriffe auf Verkehr, Industrie und Terrorziele in steigendem Maße auch Jäger, Jabos und leichte Bombenflugzeuge eingesetzt worden. Sie

[253] Luftwaffenführungsstab Ic, Zur britisch-amerikanischen Luftkriegsführung gegen Deutschland, (BArch-MArch, RL 2 II/520).
[254] Luftwaffenführungsstab Ic, Abendmeldung Reichsgebiet vom 14. 2. 45, 14. Februar 1945, Nachtrag zur Schadensmeldung zu den Einflügen i. d. Nacht vom 13./14. 2. 45, Reichsgebiet, 14. Februar 1945, Schadensmeldung zu den Einflügen Reichsgebiet am 14. 2. 45, 14. Februar 1945, Nachtrag zur Abendmeldung vom 14. 2. 45, 15. Februar 1945, Nachtrag zur Schadensmeldung zu den Einflügen am 14. 2. 45, 15. Februar 1945, Nachtrag zur Schadensmeldung zu den Einflügen Reichsgebiet am 14. 2. 45, 16. Februar 1945 (BArch-MArch RL 2 II/388).

werden daher in Zukunft in den Monatsberichten mitberücksichtigt, um ein vollständiges Bild der feindlichen Kampfführung gegen die deutsche Wehrwirtschaft zu gewinnen.
…

1- u. 2-mot. Flugzeuge	Januar 1945	Februar 1945
Reich	25 000	33 500”

S. 2: “Einflüge in das Reichsgebiet
…

1-u.2-mot. Flugzeuge	Januar 1945		Februar 1945	
taktische Einflüge	12 700	51%	17 700	53%
Stör- u. Raumflüge	1 800	7%	1 800	5%
Terror	2 000	8%	3 400	10%
Industrie u. Verkehr	8 500	34%	10 600	32%

…
Die 1- u. 2-mot.Flugzeuge wurden etwa je zur Hälfte zu taktischen Zwecken und gegen wehrwirtschaftliche Ziele eingesetzt.
…
S. 3:
Aufgliederung der Angriffe auf Industrie- u. Verkehrsziele im Reichsgebiet …
…

1- u. 2-mot.Flugzeuge	Januar 1945		Februar 1945	
Verkehr	6 900	81%	8 800	83%
Industr. u. Fliegerhorste	1 600	19%	1 800	17%
	8 500	100%	10 600	100%”

…
S. 4: “Für den operativen Einsatz der 1- u. 2-mot.Flugzeuge ist der absolute Schwerpunkt auf den Verkehrszielen kennzeichnend. Die Angriffe richteten sich mit Bordwaffen und Bomben nicht nur gegen Züge und rollendes Material sowie gegen Fahrzeuge auf Autobahnen und Landstraßen, sondern in steigendem Maße auch gegen Verkehrsanlagen, Stellwerke, Bahnhöfe, Tunneleingänge usw. und zwar in einem Umfange,, daß hierdurch das Gesamtbild der Kampfführung des Feindes gegen das deutsche Verkehrssystem wesentlich beeinflußt wird.“

Dito, 12. 4. 1945, März 1945:
“Die Einflüge in die besetzten Westgebiete galten fast ausschließlich taktischen Zwecken; im Süd- und Südostraum wurden durch die 4-mot.Flugzeuge vorzugsweise Verkehrsziele angegriffen, während die Einflüge der 1-u.2-mot.Flugzeuge überwiegend taktischer Natur waren.“
S. 2:
Einflüge in das Reichsgebiet
…

1 u. 2mot.Flugzeuge	Februar 1945		März 1945	
taktische Einflüge	17 700	53%	20 000	45%
Stör- und Raumflüge	1 800	5%	2 300	5%
Terror	3 400	10%	7 000	15%
Industrie und Verkehr	10 000	32%	15 700	35%
	33 500	100%	15 700	100%“

…
Bei den Angriffen der 1-u.2-mot.Flugzeugen ist eine steigende Bedeutung von Terrorangriffen (u. a. Hameln, Wiesbaden) zu bemerken.“[255]
S. 3:
Aufgliederung der Angriffe auf Industrie- und Verkehrsziele im Reichsgebiet …

[255] Zu Hameln: Wehrmachtbericht 24. 1. 45. Laut dem Völkischen Beobachter vom 26. Januar 1945 ging es um den Beschuß eines Lazarettzuges der Wehrmacht.

…

1-u.2-mot.Flugzeuge	Februar 1945		März 1945	
Verkehr	8 800	83%	20 000	80%
Industrie und Fliegerhorste	1 800	17%	5 000	20% „

S. 4: “Bei der Kampfführung der 1-u.2-mot.Flugzeuge gegen das Verkehrssystem ist eine Zunahme der Tiefflugangriffe, insbesondere auf Eisenbahnzüge und Streckenbauten, zu verzeichnen.“

Anhang 4

Die Erwähnungen von britisch-amerikanischen Tieffliegern und Tiefangriffen im Wehrmachtbericht[256]

(ab 22. Mai 1944)

22. 5. 44: „Nordamerikanische Jagdfliegerverbände führten gestern Angriffe auf Ortschaften und Personenzüge in Nord- und Mitteldeutschland. Es entstanden Verluste unter der Bevölkerung.“
(Keine Erwähnung im Monatsbericht Mai, Lw-FüSt, HS.)
2. 9. 44: „Feindliche Jagdfliegerverbände stießen bei Tage nach Westdeutschland vor. Auch in Ungarn wurden mehrere Orte mit Bomben und Bordwaffen angegriffen.“
4. 9. 44: „Feindliche Jagdflieger stießen nach West- und Südwestdeutschland vor und verletzten mehrfach schweizerisches Hoheitsgebiet.“
7. 9. 44: „Am Tage drangen feindliche Jagdverbände in westdeutsches Gebiet vor.“
10. 9.44: „Feindliche Bomber- und Jagdverbände griffen bei Tage, vielfach unter Wolkenschutz, besonders die Städte Düsseldorf, Mainz und Mannheim, an.“
14. 9. 44: „Feindliche Bomber- und Jagdverbände griffen gestern <den> Westen und Süden des Reiches bis nach Mitteldeutschland hinein an.“
21. 9. 44: „In Trier entstanden durch Angriffe feindlicher Flieger durch Bomben und Bordwaffen Personenverluste.“
30. 9. 44: „Anglo-Amerikaner setzten am 29. September die Terrorisierung der westdeutschen Zivilbevölkerung mit Bomber- und Jagdverbänden fort. Durch wahllose Angriffe auf Ortschaften und Eisenbahnzüge entstanden vor allem im linksrheinischen Reichsgebiet Personenverluste“ (Erstmalige Erwähnung der Jagdverbände im Zusammenhang mit dem Begriff „Terror“, HS).
4. 10. 44: „Durch vereinzelten Bombenabwurf und Bordwaffenangriffe wurden Wohnhäuser in einigen Orten Süd- und Südwestdeutschlands zerstört.“
9. 10. 44: „Die Anglo-Amerikaner setzten den Terror gegen die Zivilbevölkerung im west- und südwestdeutschen Raum durch Tiefangriffe fort. Mit Bomben und Bordwaffen wurden vor allem Ortschaften und Personenzüge angegriffen.“
13. 10. 44: Tiefflieger fügten durch Bombenabwurf und Bordwaffenbeschuß auf Ortschaften und Straßen in Süd- und Südwestdeutschland der Zivilbevölkerung Verluste zu.“
14. 10. 44: „Durch verstreuten Bombenabwurf und Bordwaffenangriffe in West- und Südwestdeutschland hatte die Zivilbevölkerung Verluste.“
16. 10. 44: „Tiefflieger setzten ihre Angriffe gegen die Zivilbevölkerung in West- und Südwestdeutschland fort.“
21. 10. 44: „Tiefflieger setzten im west- und südwestdeutschen Raum ihre Angriffe gegen die Zivilbevölkerung fort.“
25. 10. 44: „Anglo-amerikanische Tiefflieger beschossen erneut die Zivilbevölkerung, vor allem im rheinischen Gebiet. Unsere Flakartillerie schoß 16 dieser Tiefflieger ab.“
29. 10. 44:“Feindliche Tiefflieger setzten ihre Angriffe gegen die Zivilbevölkerung im west- und südwestdeutschen Raum fort.“
30. 10. 44: Die anglo-amerikanischen Tiefflieger terrorisieren weiter die Zivilbevölkerung in West- und Südwestdeutschland.“
6. 11. 44: “Anglo-amerikanische Bomberverbände und Tiefflieger setzten ihre Terrorangriffe gegen das westliche, südwestliche und südliche Reichsgebiet fort.“
11. 11. 44: “Anglo-amerikanische Tiefflieger und Terrorverbände griffen erneut Ortschaften und Personenzüge in Westdeutschland an. Durch Bordwaffenfeuer und Bomben erlitt die Zivilbevölkerung Verluste.“

[256] Die Wehrmachtberichte 1939-1945, Bd. 3, Gesellschaft für Literatur und Bildung (Hg.) Köln 1989.

19.11.44: „Kampf- und Tiefflieger der Anglo-Amerikaner setzten gestern bei Tage und in den frühen Abendstunden die Terrorangriffe gegen die Zivilbevölkerung fort."
20. 11. 44: „Im westlichen Reichsgebiet setzten anglo-amerikanische Fliegerverbände ihre Angriffe gegen die Zivilbevölkerung fort und beschossen Eisenbahnzüge."
26. 11. 44: „Anglo-amerikanische Kampf- und Tiefflieger griffen in den Westgebieten am Tage Städte im frontnahen Raum und die Zivilbevölkerung durch Bombenwurf und Bordwaffenbeschuß an."
28. 11. 44: „Am gestrigen Tage richteten sich die Angriffe der anglo-amerikanischen Bomber und Jäger auf das Gebiet beiderseits des Rheins."
2. 12. 44: „Die Anglo-Amerikaner setzten gestern am Tag ihre Terrorangriffe gegen die Zivilbevölkerung am Oberrhein und in Westdeutschland fort. Durch Bombenwurf und Bordwaffenbeschuß entstanden vor allem in kleineren Orten Gebäudeschäden und Personenverluste."
3. 12. 44: „Anglo-amerikanische Jagdflieger unternahmen Tiefangriffe auf die Zivilbevölkerung in West- und Südwestdeutschland."
5. 12. 44: „Der Schwerpunkt der anglo-amerikanischen Fliegerverbände lag am gestrigen Tage in West- und Süddeutschland, wo besonders Tiefflieger die Zivilbevölkerung mit Bomben und Bordwaffen angriffen."
6. 12. 44: „Feindliche Tiefflieger setzten in noch gesteigertem Umfang den Terror gegen die Zivilbevölkerung, vor allem beiderseits des Rheins, fort."
9. 12. 44: Im Kampf gegen feindliche Tiefflieger, die die Zivilbevölkerung in West- und Südwestdeutschland mit Bomben und Bordwaffen angriffen, vernichteten unsere Jäger 11 anglo-amerikanische Flugzeuge."
11. 12. 44. "Das Reichsgebiet beiderseits des Rheins war auch gestern das Ziel feindlicher Tiefflieger; …"
14. 12. 44: „Die feindliche Fliegertätigkeit über dem Reichsgebiet beschränkte sich gestern auf einzelne Angriffe im frontnahen Raum und auf schwache Jagdvorstöße."
24. 12. 44. "Nordamerikanische Terrorbomber und Tiefflieger griffen gestern vor allem das Gebiet westlich des Rheins an."
26. 12. 44: "Im westdeutschen Raum griffen außerdem feindliche Tiefflieger mit Bomben und Bordwaffen die Zivilbevölkerung an."
30. 12. 44: „Anglo-amerikanische Bomber und Jäger setzten auch am gestrigen Tag ihre Terrorangriffe gegen die Zivilbevölkerung in Süd- und Westdeutschland, besonders im Rhein-Main-Gebiet, fort."
2. 1. 45: „Das Gebiet westlich des Rheins war verstärkten Angriffen feindlicher Tiefflieger und schneller Kampfflugzeuge ausgesetzt, die wahllos Bomben auf kleine Ortschaften warfen und die Zivilbevölkerung mit Bordwaffen angriffen."
3. 1. 45: „Tiefflieger setzten ihre Bordwaffenangriffe gegen die Zivilbevölkerung fort."
5. 1. 45: „Am gestrigen Tage waren über dem Reichsgebiet nur kleinere Verbände feindlicher Tiefflieger."
13. 1. 45: „Die feindliche Luftwaffe führte am gestrigen Tage nur einzelne Jagdvorstöße ins Reichsgebiet."
21. 1. 45: „Feindliche Tiefflieger griffen mit Bomben und Bordwaffen wahllos kleinere Orte im gleichen Gebiet <Mannheim, Heilbronn> an."
24. 1. 45: „Durch Tiefflieger wurden unter Verletzung des Völkerrechts 2 Lazarettzüge bei Remagen und bei Hameln bombardiert und mit Bordwaffen beschossen."
25. 1. 45: „Die anglo-amerikanische Lufttätigkeit beschränkte sich am gestrigen Tage auf Jagdvorstöße, vor allem in das westliche Reichsgebiet."
27. 1. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger griffen gestern Orte im westlichen Reichsgebiet, vor allem im Münsterland und am Oberrhein mit Bomben und Bordwaffen an."
28. 1. 45: „Am gestrigen Tage herrschte über dem westlichen Reichsgebiet nur geringe feindliche Tieffliegertätigkeit."
31. 1. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger griffen west- und südwestdeutsches Gebiet an und fügten der Zivilbevölkerung Verluste zu."
3. 2. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger setzten ihren Terror gegen die Zivilbevölkerung West- und Südwestdeutschlands fort."

4. 2. 45: „Auch im westlichen und südwestlichen Reichsgebiet trafen die Angriffe anglo-amerikanischer Tiefflieger und kleinerer Bomberverbände wieder vorwiegend die Zivilbevölkerung.“
9. 2. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger und Bomberverbände trafen mit ihren Angriffen in Westdeutschland und am Oberrhein wieder hauptsächlich die Zivilbevölkerung.“
10. 2. 45: „Tiefflieger terrorisierten im westlichen und südwestlichen Reichsgebiet durch Bordwaffenangriffe die Zivilbevölkerung.“
11. 2. 45: „Tiefflieger griffen mit Bomben und Bordwaffen die Zivilbevölkerung, vor allem in West- und Südwestdeutschland an.“
12. 2. 45: „Im westlichen Reichsgebiet setzten anglo-amerikanische Terrorflieger ihre Tiefangriffe gegen die Bevölkerung fort.“
14. 2. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger und Bomber griffen am gestrigen Tage Orte im Ober- und Mittelrheingebiet sowie im Münsterland an. Nordamerikanische Terrorflieger warfen Bomben auf Städte Südostdeutschland. Besonders in Wien entstanden Schäden in Wohnvierteln und an Kulturbauten. Die Briten richteten in der vergangenen Nacht Terrorangriffe gegen das Stadtgebiet von Dresden.“
17. 2. 45: „Durch Tieffliegerangriffe erlitt die Bevölkerung ebenfalls Verluste.“
23. 2. 45: „In heftigen Luftkämpfen wurden über dem westlichen Reichsgebiet 18 anglo-amerikanische Tiefflieger abgeschossen.“
25. 2. 45: „Durch Bombenwürfe auf Wohngebiete und Tiefangriffe mit Bordwaffen hatte die Zivilbevölkerung Verluste.“
26. 2. 45: „In erbitterten Luftkämpfen über dem westlichen Reichsgebiet wurden 23 feindliche Tiefflieger abgeschossen.“
2. 3. 45: “Über dem westlichen Reichsgebiet wurden in heftigen Luftkämpfen und durch Flakartillerie 27 anglo-amerikanische Tiefflieger abgeschossen.“
6. 3. 45: „Durch weitere anglo-amerikanische Bomber- und Tieffliegerverbände wurden vorwiegend am Mittelrhein Verluste und Schäden verursacht.“
13. 4. 45: „Am gestrigen Tage wurde das Reichsgebiet hauptsächlich von anglo-amerikanischen Jägern angeflogen.“
16. 4. 45: „Zahlreiche amerikanische Tiefflieger setzten am Tage den Terror gegen die Bevölkerung in Mittel- und Süddeutschland fort.“
17. 4. 45: „Die feindliche Tieffliegertätigkeit über dem Reichsgebiet war wiederum rege.“
25. 4. 45: „Anglo-amerikanische Tiefflieger setzten den Terror gegen die Bevölkerung mit Bomben- und Bordwaffenangriffen fort.“
29. 4. 45: „Über dem gesamten Reichsgebiet herrschte gestern nur schwache feindliche Jagdtätigkeit.“
1. 5. 56: „Über Norddeutschland herrschte während des ganzen Tages lebhafte Jagd- und Schlachtfliegertätigkeit.“
2. 5. 45: „Bei Tage beschränkten sich die Anglo-Amerikaner auf Jagdvorstöße und Tiefangriffe im norddeutschen Raum.“
3. 5. 45: „Die feindliche Luftwaffe führte vor allem im norddeutschen Raum zahlreiche Tiefangriffe und setzte den Terror gegen die Zivilbevölkerung fort.“

Anhang 5

Meldungen (Claims) der Jagdgruppen der 8. US Air Force im Februar 1945 über zivile Ziele (Personen und Sachen) bei Tiefangriffen[257]

Datum (1945)	Fighter Group	vernichtet	beschädigt	Bemerkungen
09. 02.	355.	2 Personenautos, 3 landwirtsch. Traktoren 2 Maultiere m. Wagen	6 Personenwagen	
09. 02.	55.	zivile Wagen		Zwischen Militärfahrzeugen auf Zug
11. 02.	355.	13-Meter Yacht		
11. 02.	4 .	Pferd, Wagen u. Mann		Vielleicht auch Militär
11. 02	361.	Schimmel, Wagen u. Mann		Vielleicht auch Militär?
11. 02.	4.		1 Privathaus 1 Kuhstall	brennend
14. 02	479.	2 krauts (Zivilisten?), Pferde	4 Pferde 1 Pferd u. Wagen	Militär?
14. 02.	355.		1 Latrine	
14. 02.	55.	1 glänzendes Coupè 1Bus Familien -Größe		Im Original: family size bus
14. 02	56.	2 kraut farmers (deutsche Bauern)		
17. 02	55.	1 Traktor		Militär?
17. 02	353.	2 Zivilisten		
19. 02	364.	28 Zivilisten		
20. 02.	356.	Kleinstadt		brannte
20. 02.	55.	2 Lastwagen, 1 Fahrer		Militär?
20. 02.	4.		1 Sägemühle	
21. 02.	339.	1 Personen-Bus		
22. 02.	4.		2 Personenwagen	

[257] Zusammenstellung aus den 8 AF Mission Files (AFHRA Microfilme B 5016 – B 5020).

22. 02.	56.	2 Bauern, 4 Pferde		
22. 02.	78.	1 deutscher Zivilist 1 ziviles Auto 2 Pferde	1 ziviles Auto 1 Traktor	
23. 02.	359.		1 Personenwagen	
24. 02	479	4 Fischerboote 2 Boote (lumber boats, Boote aus Holz))		
25. 02.	20.	3 Pferdegespanne 5 Pferde der Gespanne 1 Bus 3 zivile Wagen	1 Bus 1 ziviler Wagen	
25. 02.	364.	1 Pferd m. Einspänner		
27. 02.	364.	10 Pferde 1 gelber Sportwagen	1 Bus 1 Motorrad 6 Pferdegespanne	Militär?
28. 02.	359.	1 Holzplatz 1 Getreidespeicher 1 Scheune 1 Traktor 4 Pferde	1 Holzplatz 1 Haus 5 Personenwagen	gesichtet: Ochsenkarren, diese offenbar nicht angegriffen. Militär?
28. 02.	357.		1 Windmühle 2 Bootsanleger	

Erfolgsmeldungen (Claims) der Jagdgruppen der 8. US Air Force im Februar 1945 über Vernichtung von Militärpersonen und Eisenbahnern bei Tiefangriffen.

Datum	Fighter Group	vernichtet	Bemerkungen
29. 01.	56.	20 Jerries	Spitzname für deutsche Soldaten.

03. 02.	353.	1 Lokführer (Engineer)	
09. 02.	55.	1 Heinie	Spitzname für deutsche Soldaten
11. 02.	4.	13 Jerry Soldiers	Außerdem 13 verwundet.
11. 02.	359.	2 deutsche Soldaten, 4 Eisen-bahner	Im Original: Loco Crews
11. 02.	55.	verstreute Soldaten	Im Original: Heinies
14. 02.	20.	1 Lastwagenfahrer	
14. 02.	355.	1 Lokführer	
14. 02	479		2 Soldaten verwundet
14. 02.	355.	viele deutsche Soldaten	viele deutsche Soldaten verwundet
14. 02.	356.	1 Lastwagenfahrer	Militär?
20. 02.	356.	1 Lastwagenfahrer	Militär?
21. 02.	479.	? verschiedene Soldaten	Im Original: assorted krauts
21. 02	4.	58 Soldaten	Im Original: krauts.
24. 02.	55.	10 Soldaten	Im Original: krauts.
24. 02.	353.	8 ? Soldaten	
25. 02.	20.	14 Nazi Supermen	Gemeint: Soldaten. Ein Beispiel für die öfter saloppe Ausdruckweise für deutsche Soldaten in den Meldungen, aber auch der ideologisch aufgeladenen Stimmung der letzten Kriegsmonate. Anspielung auf die Formulierung Nietzsches vom „Übermenschen" und wohl auch ironische Assoziation der NS-Vokabel „Herrenmensch". In der gleichen Meldung werden die Deutschen auch noch einmal als Krauts aufgeführt
25. 02	356.	5 Deutsche	
25. 02.	353.	2 deutsche Soldaten	Im Original: krauts.
25. 02.	364.	15 Soldaten	
25. 02.	339	50 Soldaten	Im Original: kraut soldiers.
27. 02.	479.	3 Soldaten	Im Original: krauts.
27. 02.	4.	300 Soldaten	Im Original: Jerry soldiers. Laut dem Völkischen Beobachter vom 3. März 1945 handelte es sich um eine Kolonne von britischen, amerikanischen

			und französischen Kriegsgefangenen. Danach gab es 61 Tote und 140 z. T. schwer Verletzte. Eine andere Version vermerkt 118 tote Kriegsgefangene bei diesem Tiefangriff.[258]
28. 02.	357.	3 deutsche Soldaten	
28. 02.	355	15 Soldaten	Im Original: Supermen

[258] Walter Steiner/Renate Ragwitz/Frank Funke/Anke Bickel (Hg.), Weimar 1945. Ein historisches Protokoll, Weimar 1997, S. 10.

Anhang 6

Tiefangriffe im Raum Dresden-Chemnitz, 13. – 20. April 1945

ID	M/T/J	Uhr/Zeitrahmen	Ort	Koord/US	Koord/dt	FG	Typ	Ziele
1	04/13/45	12:35-19:41	Hainichen (wie 2?)	K -78 78		371	P-47	LK, 1 Absch, RRCars, Locos, M/Y
2	04/13/45	14:45	Hainichen (wie 1?)		K-78 77			
3	04/15/45	08:00-20:00	Lengefeld		K-84 50			
4	04/15/45	08:00-20:00	Klingenberg-Colmnitz		F-07 74			
5	04/15/45	08:00-20:00	Edle Krone		F-05 71			
6	04/15/45	08:00-20:00	Potschappel					
7	04/15/45	08:00-20:00	Tharandt		F-10 81			
8	04/15/45	08:00-20:00	Witzschdorf		K-76 55			
9	04/15/45	08:00-20:00	Oberdittmannsdorf		K-97 82			
10	04/15/45	08:00-20:00	Grumbach-Herzogswalde		F-01 83			
11	04/15/45	16:30	Oberschaar		K-98 80			
12	04/15/45	11:45	Frauenstein		F-08 61			
13	04/15/45	08:00-20:00	Birkenhain		F-03 88			
14	04/15/45	08:00-20:00	Brand-Erbisdorf		K-92 66			
15	04/15/45	08:00-20:00	Freiberg		K-94 72			
16	04/15/45	08:00-20:00	Kleinwaltersdorf		K-90 57			
17	04/15/45	08:00-20:00	Obereula					
18	04/15/45	08:00-20:00	Nossen (wie 26?)		K-90 88			
19	04/15/45	08:00-20:00	Deutschenbora		K-93 88			
20	04/15/45	08:00-20:00	Niederwiesa		K-72 64			
21	04/15/45	06:45-13:29	Eula	K-34 94		404	P-47	M/T, HDV, Bldg, Loco, Gun Pos in area, Fires
22	04/15/45	10:38-13:46	Frauenstein	F-10 60		367	P-47	M/T, RRCars, Bldgs, warehouses
23	04/15/45	08:10-21:00	Lichtenberg	K-99 64				zu K-95 68
24	04/15/45	08:10-21:00	Berthelsdorf	K-95 68		362	P-47	38 Locos, M/T, Rail, A/V, HDV, Tanks
25	04/15/45	08:10-21:00	Pockau (wie 29?)	K-89 49		362	P-47	
26	04/15/45	08:10-21:00	Nossen-Niedereula (wie 18?)	K-90 87		362	P-47	
27	04/15/45	08:10-21:00	Mulda	K-99 61		362	P-47	
28	04/15/45	08:10-21:00	Leubdorf	K-84 59		362	P-47	M/T in wooded areas
29	04/15/45	08:00-20:00	Pockau (wie 25?)		K-88 48			
30	04/15/45	06:45-13:29	Borna	K-33 91		404	P-47	M/T, HDV, Bldg, Loco, Gun Pos in area. Fires
31	04/15/45	10:38-13:46	Reckenburg	F-10 54		367.	P-47	Locos, RRCars
32	04/15/45	06:45-13:29	Stockheim	K-39 98		404	P-47	Roads and ditches on request of controller
33	04/15/45	14:54-17:51	Mohorn (Herzogswalde)	F-01 83		367	P-47	Blgds, RRCars, Locos
34	04/15/45	17:20-20:41	Nossen	K-90 88		368	P-47	Locos. M/T, A/V
35	04/15/45	17:20-20:41	Siebenlehn	K-91 85		368	P-47	M/T, HDV
36	04/15/45	17:20-20:41	Schmiedewalde	K-98 89		368	P-47	M/T, HDV
37	04/15/45	17:20-20:41	Wendischbora	K-92 90		368	P-47	12 fuel tanks

38	04/15/45	14:54-17:51	Nossen	K-89 88		367	P-47	Bldgs, RRCars, Locos
39	04/15/45	08:10-21:00	Zschetch	K-52 95		362	P-47	Hwy Bridge
40	04/15/45(?)	08:00-20:00	Forchheim		K-90 50			
42	04/16/45	07:18-09:28	Hainichen	K-37 99	K-77 99(?)	404	P-47	Bldgs
43	04/16/45	10:03-13:25	Ullrichsberg	K-79 89		36	P-47	Locos, RRCars, HDV
44	04/16/45	14:15-17:20	Hühndorf	F-08 90		36	P-47	Locos, M/T, A/V, HDV
45	04/16/45	14:15-17:20	Stöswitz	K-93 97		36	P-47	Locos, M/T, A/V, HDV
46	04/16/45	09:00-12:35	Oederan	K-80 65		36	P-47	M/T, Locos, HDV
47	04/16/45	09:00-12:35	Falkenau	K-78 64		36	P-47	M/T, Locos, HDV
48	04/16/45	09:00-12:35	Grünhainichen	K-83 54		36	P-47	M/T, Locos, HDV
49	04/16/45	06:45-15:53	Mulda (wie 59?)	K(?)-99 60		371	P-47	M/Y
50	04/16/45	15:30-20:00	Meissen	E-99 01		48	P-47	Barges
51	04/16/45	16:49:19:05	Hohenstein	K-51 58		371	P-47	M/T, RRCars, M/Y
52	04/16/45	07:54-12:42	Hainichen	K-37 99		404	P-47	Gun Pos
53	04/16/45	07:15-19:50	Riesa	E-95 15		354	P-47	Barges on River
54	04/16/45	06:35-15:10	Chemnitz	K-65 63		371	P-47	M/Y
55	04/16/45	06:35-15:10	Dorfhain	F-10 77		371	P-47	RR Bridge
56	04/16/45	13:00-15:33	Marienberg(?)	P-59 60?		367	P-47	AF
57	04/16/45	13:00-15:33	Michelsberg(?)	P-58 60?		367	P-47	AF
58	04/16/45	15:30-20:00	Nossen	K-93 87		48	P-47	RR, Locos, Bldgs, Rd House M/Y
59	04/16/45	09:00	Mulda (wie 49?)		F-00 61			
60	04/16/45	08:15	Zöblitz(-Pobershau)		K-84 50			
61	04/16/45	08:15	Pobershau		K-88 48			
62	04/16/45		Niederschmiedeberg		K-82 35			
63	04/16/45	14:30	Mulda (wie 49?)		F-00 61			
64	04/16/45		Lauterbach (welches?)					
65	04/16/45		Gelobtland		K-83 39			
66	04/16/45		Edle Krone		F-10 77			RR Bridge
67	04/16/45	14:12	Kleinwaltersdorf		K-90 73			
68	04/16/45	10:00	Obercarsdorf		F-16 68			
69	04/16/45		Burkhardtsdorf		K-66 50			
70	04/16/45		Hohenfichte		K-80 61			
71	04/16/45	11:30	Oederan		K-79 64		P-38	
72	04/16/45	10:00	Obernaundorf		F-17 65			
73	04/16/45	10:00	Unternaundorf		F-17 65			
74	04/16/45	08:50	Lengefeld		K-84 50			
75	04/16/45		Bärenhecke		F-24 64			
76	04/16/45	16:00	Frauenstein		F-08 61			
77	04/16/45	10:00	Dippoldiswalde		F-17 72			
78	04/16/45 (?)		Großrückersdorf		K-81 39			
79	04/17/45	11:00	Großwaltersdorf		K-90 57			
80	04/17/45		Mulda		F-00 61			
81	04/17/45	10:12	Klingenberg		F-07 73			
82	04/17/45	10:12	Colmnitz (wie 92?)		F-07 74			
83	04/17/45	18:30	Dippoldiswalde (wie 87?)		F-18 72			
84	04/17/45	18:30	Obercarsdorf		F-16 68			

85	04/17/45	18:30	Schmiedeberg		F-18 65			
86	04/17/45	08:00	Kipsdorf		F-18 61			
87	04/17/45	15:59-20:46	Dippoldiswalde (wie 83?)	F-17 72		371	P-47	
88	04/17/45	18:00	Naundorf		F-16 65			
89	04/17/45	08:00	Wilsdruff		F-06 88			
90	04/17/45	10:20-17:40	Freiberg	K-95 72		371	P-47	M/T, RR Cars, Bldgs, Locos, HDV, Tank
91	04/17/45	16:51-20:45	Dölzschen	F-16 85		371	P-47	Bldgs, Locos, RRCars
92	04/17/45	08:58-11:43	Colmnitz (wie 82?)	F-04 73		371	P-47	M/Y
93	04/17/45	07:00-12:20	Klotzsche			36	P-47	A/F, A/C
94	04/17/45	14:45	Klotzsche			8.AF	P-51	Air Field
95	04/17/45	08:00	Grumbach		F-07 86			
96	04/18/45	10:00	Coswig					
97	04/18/45		Drehbach		K-73 44			
98	04/18/45		Hirschfeld		K-92 86			
99	04/18/45	06:00	Dippoldiswalde		F-18 72			
100	04/18/45	07:30-09:30	Schönberg		F-08 92			convoys moving west
101	04/18/45		außerhalb		F-15 55			
102	04/18/45		Niederwiesa		K-72 65			
103	04/19/45	10:30-11:30	Wilsdruff		F-06 88			
104	04/19/45	12:30	Wilsdruff		F-06 88			
105	04/19/45	abends	Wilsdruff (?)		F-06 88			
106	04/20/45	17:45-20:11	Herzogswalde		F-05 85	404	P-47	rail targets west Dresden and M/T
107	04/20/45		Niederwiesa		K-72 65			
108	04/20/45	18:10	Annaberg-Buchholz		K-73 32			
109	04/20/45	10:20	Tharandt		F-10 81			
110	04/20/45 (?)		Muldenhütten		K-97 71			
111	05/04/45	08:02-08:15	Annaberg-Buchholz		K-73 32			
112	?			F-15 45		371	P-47	Absch. FW 190

Die Tabelle beruht auf der Auswertung der Ninth Air Force Summaries of Operations [259] sowie auf einer Zusammenstellung von Günter Aßmann/Freiberg/Sachs.
Die Koordinaten sind enthalten in den Kartenblättern Q 8 Finsterwalde, R 7 Chemnitz und R 8 Dresden der Serie AMS GSGS 4416.[260]
In den Summary Reports Ninth Tactical Air Force. By date of attack[261] ist für den 18. 4. 1945 noch ein Angriff auf Dresden, Highway Bridge ohne genauere Angaben erwähnt.

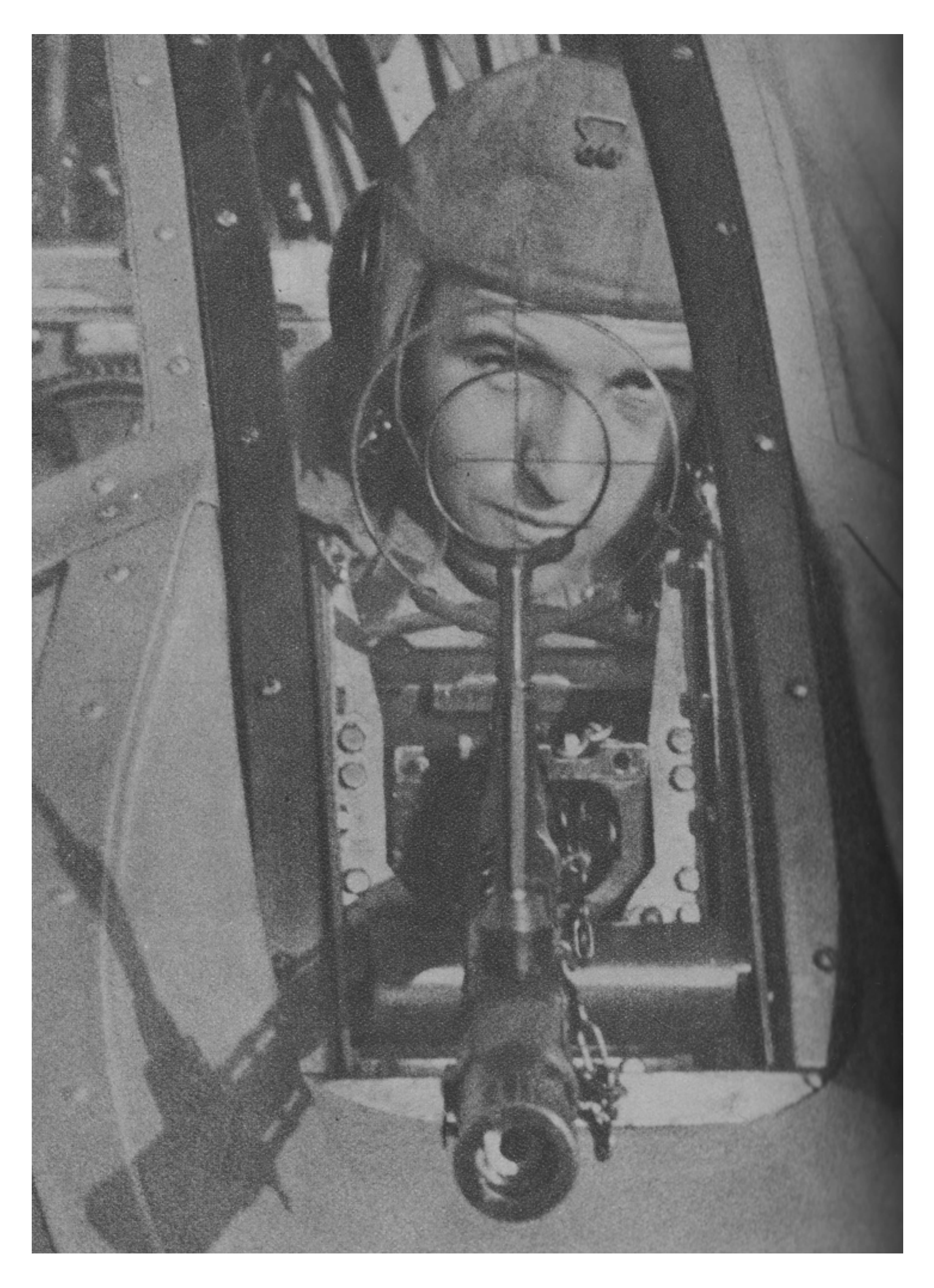
[259] National Archives at College Park, RG 243, Entry 25, file 2. f. (6) und (7).
[260] National Archives at College Park, RG 77, Records of the Office of the Chief of Engineers, Geographical Section, General Staff, Army Mapping Service.
[261] National Archives at College Park, RG 243, Entry 23 File 2. o. 10.

Wort- und Abkürzungserklärung zur Tabelle

Absch.	Abschuß (eines Flugzeuges)
A/C	Air Craft, Flugzeug
A/F	Air Field
Air Field	Flugplatz
A/V	Armoured Vehicle, gepanzertes Fahrzeug
Area	Gelände, Gebiet
Barges on River	Flußschiffe (auf der Elbe)
Bldg	Building, Gebäude
Fires	Brände
Fuel tanks	Treibstofftanks
Gun Pos	Gun Position, Geschützstellung
HDV	Horse Drawn Vehicle, Pferdegespann
Hwy Bridge	Straßenbrücke
Koord	Koordinaten
Loco	Lokomotive
M/T	Motor Transport, Kraftfahrzeuge
M/Y	Marshalling Yard, Rangierbahnhof
RDHouse	Runder Lokomotivschuppen (mit Drehscheibe)
RR Bridge	Eisenbahnbrücke
RR Cars	Eisenbahnwaggons
Rail targets	Eisenbahnziele
Road and ditches on request of controller	Straße und Gräben auf Anforderung des Leitoffiziers
Tank	Panzer
Warehouse	Lagerhalle
Wooded areas	Waldgebiete

Anhang 7

Fliegerköpfe aus dem Buch zum Vorkriegsfilm „Flieger, Funker, Kanoniere“



Heckschütze in einer Ju 87 der deutschen Luftwaffe.



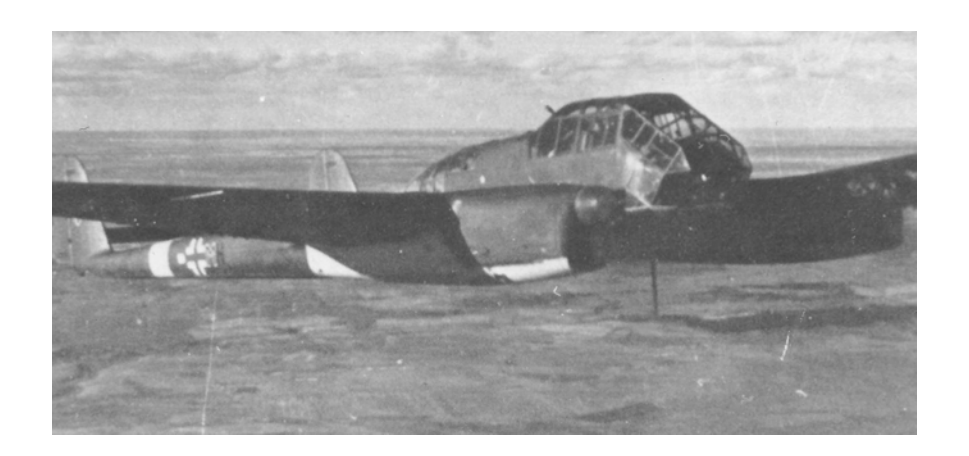


Diese beiden Bilder passen zu den Aussagen, Flieger hätten ihre MG auf Zivilisten „gerichtet“. Tatsächlich hatten die alliierten Flugzeugtypen 1944/45 keine offenen Kampfstände mehr wie auf diesen Vorkriegsbildern zu sehen.

Anhang 8

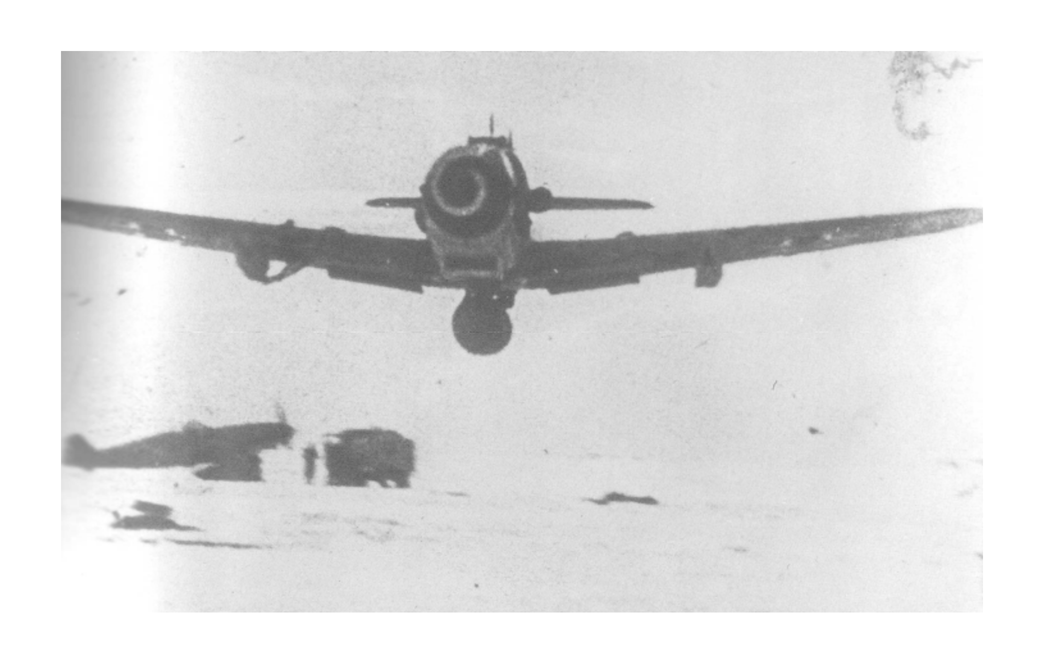
Pilotenkanzeln, gesehen im Anflug aus nächster Nähe.

(Pilotenköpfe sind nicht erkennbar. Bei der Betrachtung ist zu berücksichtigen, daß sich die Wahrnehmung durch die hohen Geschwindigkeiten der Flugzeuge auf Sekundenbruchteile verkürzt)

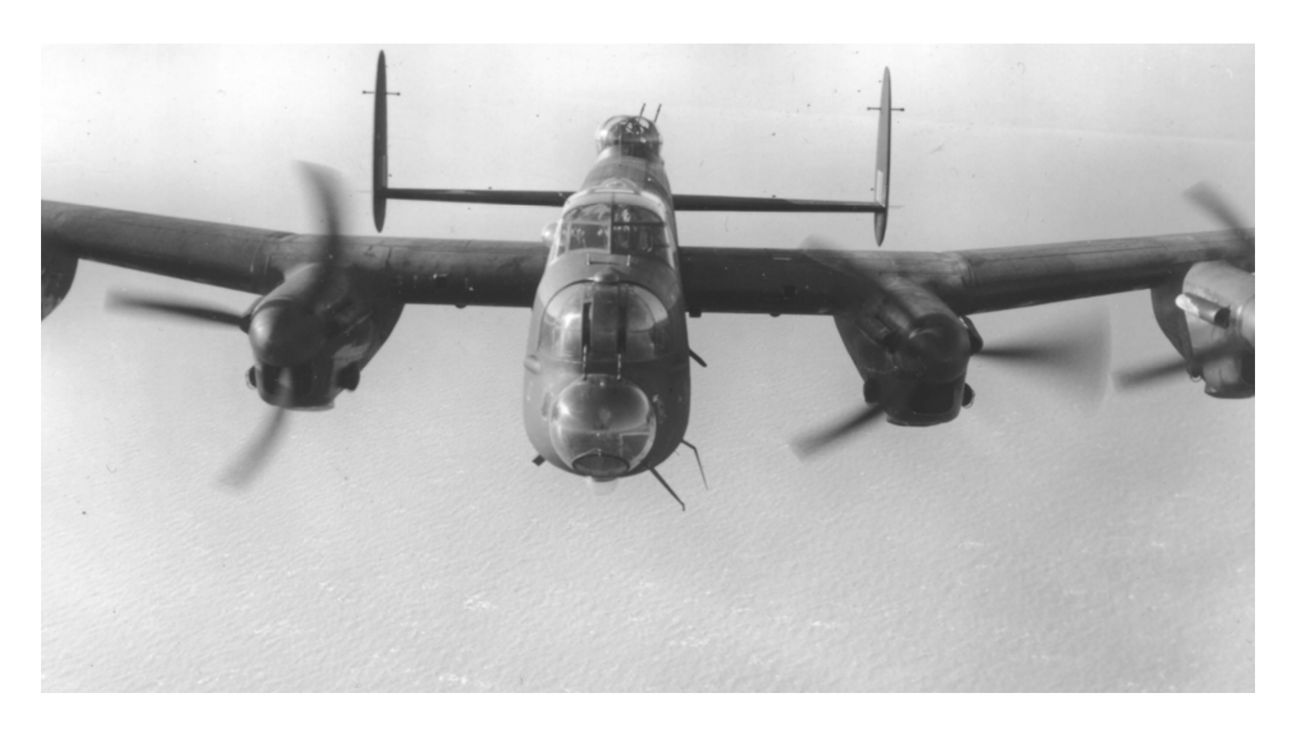




Oberes Bild: Aufklärer vom Typ FW 189.
Unteres Bild: Nachtjäger vom Typ Me 110.
(Bilder: Leo Schmitt, Mendig)



Jagdeinsitzer vom Typ Me 109 im Anflug auf den Betrachter, wenige Meter über dem Boden (Girbig, Hattersheim).



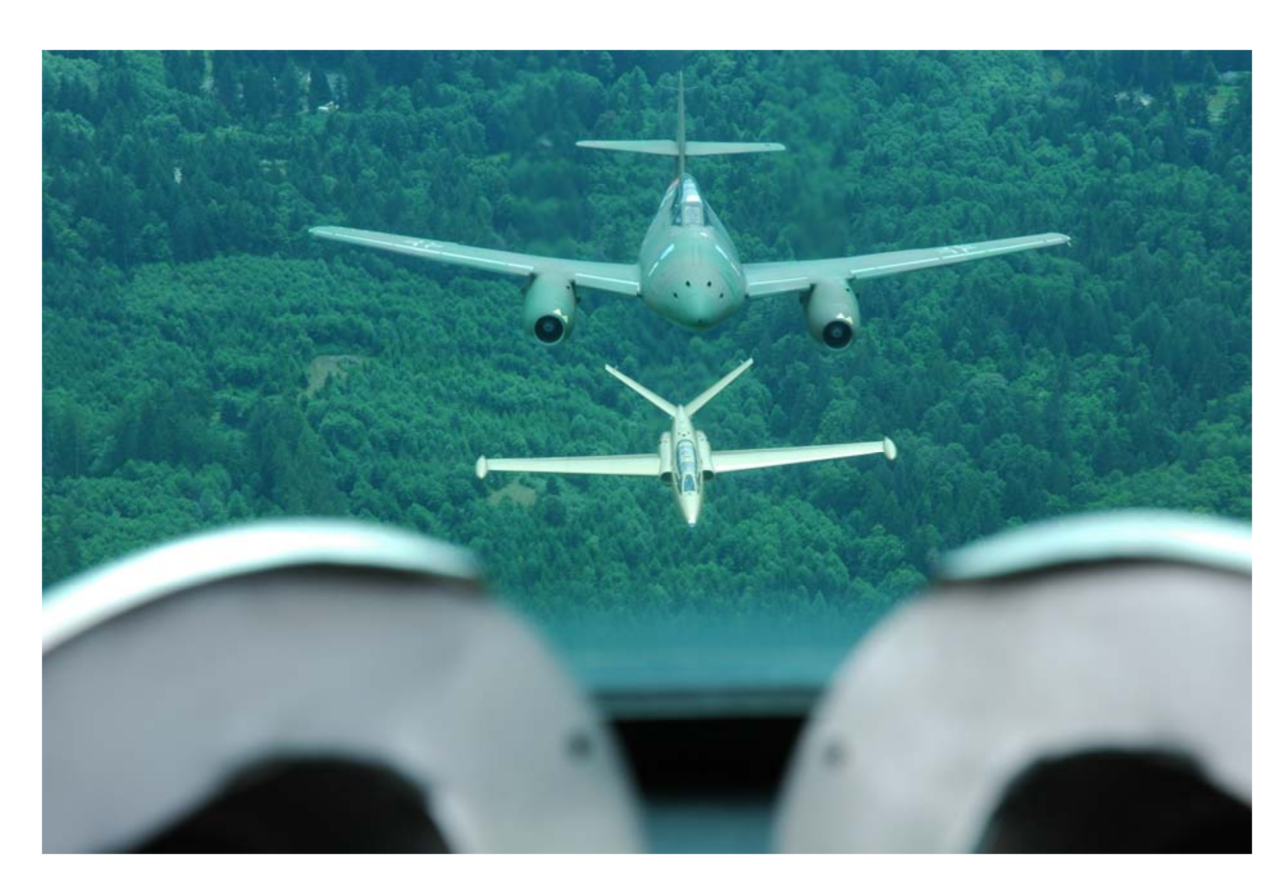
Avro Lancaster aus gleicher Perspektive (Photo courtesy of Imperial War Museum, London)



B-26 Marauder im Anflug. (US Air Force).



Me 262 (Nachbau in den USA) unmittelbar über dem Boden im Anflug (Jim Larsen).



Me 262 und Fouga Magister im Anflug. Man beachte die geringe Distanz zwischen der anfliegenden Maschine und dem Photographen (Jim Larsen).

Anhang 9

Erbeutete Zielaufnahmen von Tiefangriffen am 21. und 29. Mai 1944[262]

(Diese Aufnahmen vermitteln den Eindruck, den die Piloten bei Tiefangriffen aus den Kanzeln Ihrer Maschinen hatten)

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1274
Be.88/44

Blatt -1-

Oberursel,den 15.6.1944

Tiefangriff mit Bordwaffen auf abgestellte Flugzeuge.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen (Notlandung) am 29.5.44 14.09 Uhr 1 km so. Schmelzdorf bei Plathe Kreis Regenwalde.Aufgenommen mit der Zielkamera,Laufbild 16 mm. Pilot:2.Lt. Speer,kriegsgefangen.

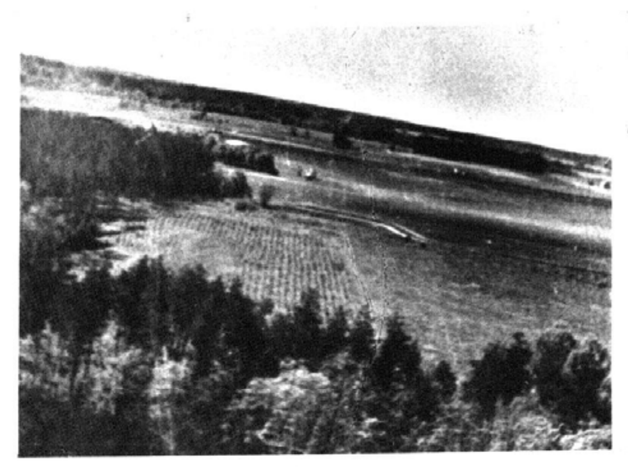


Bild -1-

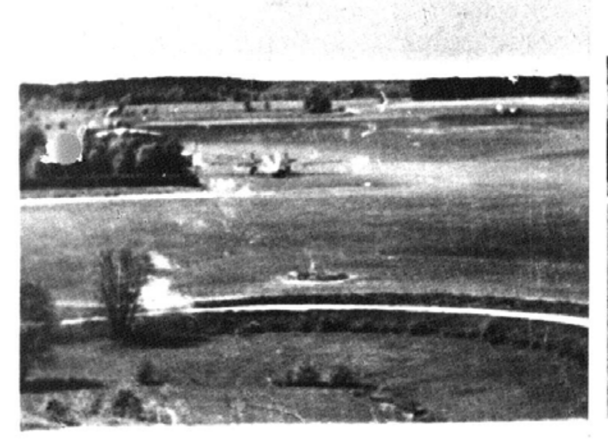


Bild -2-



Bild -3-

Kopie aus dem Bundesarchiv

[262] BARCH-MArch RL 2 II/1018

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1274
Be.88/44

Blatt -2-

Oberursel,den 15.6.1944

Tiefangriff mit Bordwaffen auf abgestellte Flugzeuge.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen (Notlandung) am 29.5.44 14.09 Uhr 1 km so. Schmelzdorf bei Plathe Kreis Regenwalde.Aufgenommen mit der Zielkamera,Laufbild 16 mm. Pilot:2.Lt. Speer,kriegsgefangen.



Bild -4-

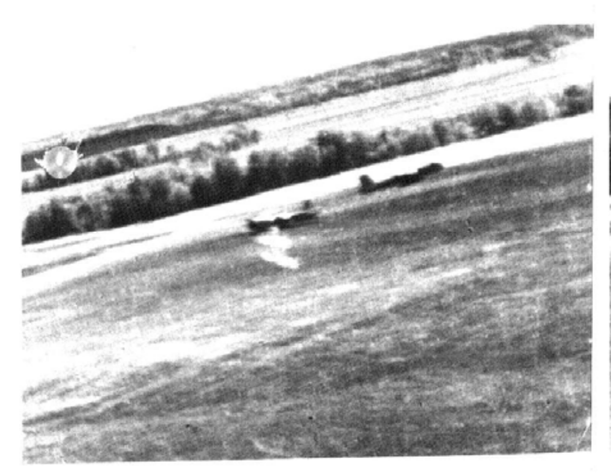


Bild -5-

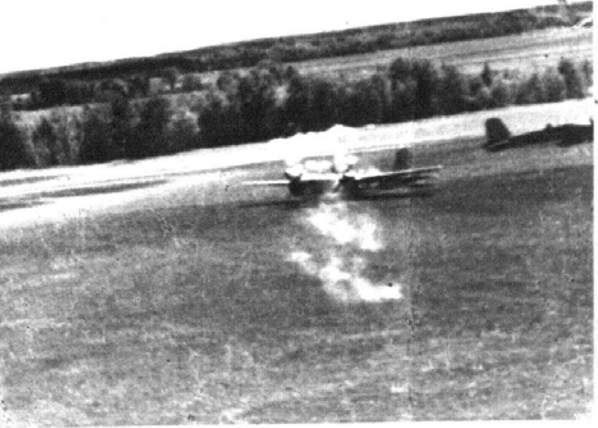


Bild -6-

Kopie aus dem Bundesarchiv

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1186
Be.90/44

Blatt -1-

Oberursel,den 15.6.1944

Tiefangriff mit Bordwaffen auf einen Betriebsstoffzug.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen durch Flak am 21.5.44 13.40 Uhr bei Bersenbrück-Hastrup,Bez.Osnabrück.Aufgenommen mit der Zielkamera.Laufbild 16 mm.
Pilot:Lt./Col.Clark,verwundet-kriegsgefangen.

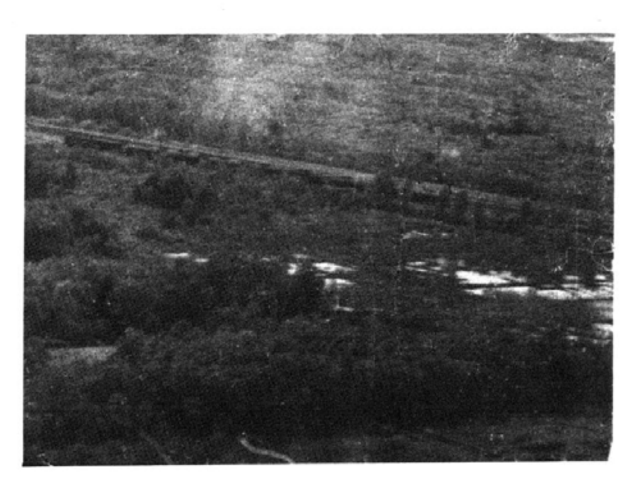


Bild -1-

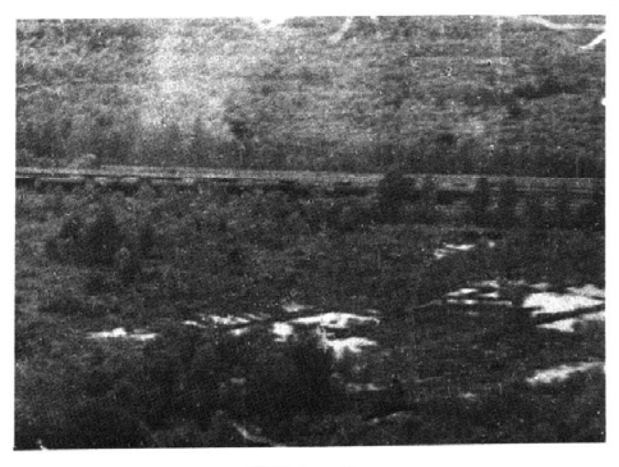


Bild -2-

Kopie aus dem Bundesarchiv

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1186
Be.90/44

Blatt -2-

Oberursel,den 15.6.1944

R ob

Tiefangriff mit Bordwaffen auf einen Betriebsstoffzug.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen durch Flak am 21.5.44 13.40 bei Bersenbrück-Hastrup,Bez. Osnabrück.
Aufgenommen mit der Zielkamera,Laufbild 16 mm.
Pilot:Lt./Col.Clark,verwundet-kriegsgefangen.

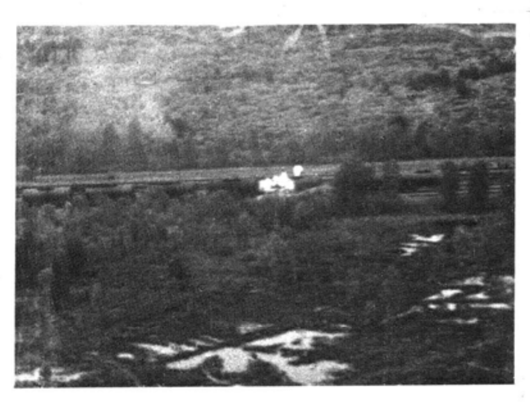


Bild -3-

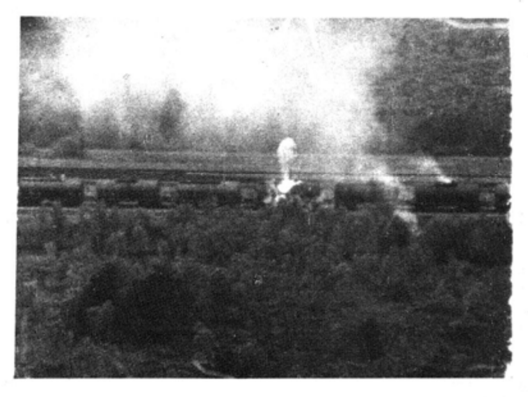


Bild -4-

Kopie aus dem Bundesarchiv

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1186
Be.90/44

Blatt -3-

Oberursel,den 15.6.1944

Tiefangriff mit Bordwaffen auf Radschleppdampfer mit Frachtprahm.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen durch Flak am 21.5.44 13.40 Uhr bei Bersenbrück - Hastrup,Bez.Osnabrück.
Aufgenommen mit der Zielkamera,Laufbild 16 mm.
Pilot:Lt./Col. Clark.verwundet-kriegsgefangen.

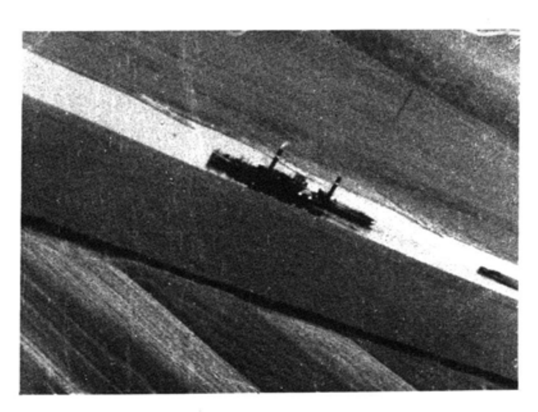


Bild -5-



Bild -6-

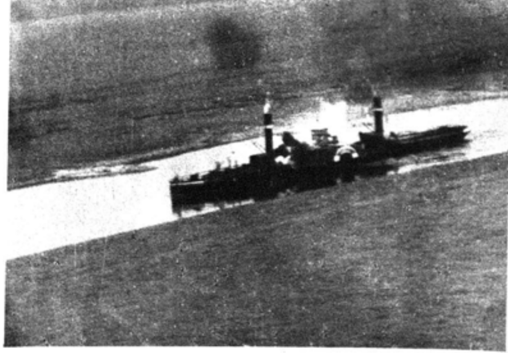


Bild -7-

Kopie aus dem Bundesarchiv

Auswertestelle West
Bildstelle
Abschußnummer:J-1186
Be.90/44

Blatt -4-

Oberursel,den 15.6.1944

Tiefangriff mit Bordwaffen auf eine Nebenbahn.

Stark vergrößerte Beuteaufnahmen aus einer Mustang.Abgeschossen durch Flak am 21.5.44 13.40 Uhr bei Bersenbrück-Hastrup,Bez. Osnabrück.Aufgenommen mit der Zielkamera,Laufbild 16 mm. Pilot:Lt./Col.Clark,verwundet-kriegsgefangen.



Bild -8-

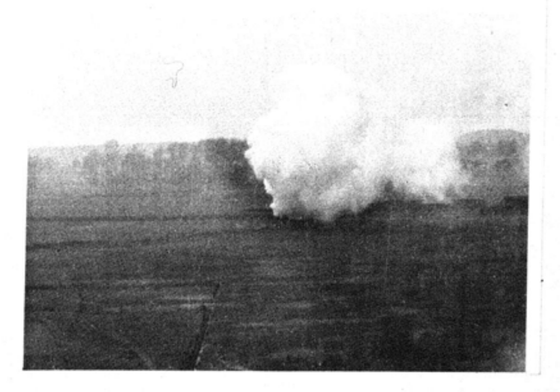


Bild -9-

Kopie aus dem Bundesarchiv

Abkürzungs- und Worterklärungen

AAF	Army Air Force
AF	Air Force
AFHRA	Air Force Historical Research Agency, Maxwell/Alabama
BArch	Bundesarchiv
BArch-MArch	Bundesarchiv - Militärarchiv
BdO	Befehlshaber der Ordnungspolizei
CdO	Chef der Ordnungspolizei
B-17	US-Bombenflugzeug (Flying Fortress)
1-mot	einmotorig
Element	kleinste taktische Jagdeinheit, zwei Maschinen
FG	Fighter Group, Jagdgruppe der US-Luftwaffe ca. 70 Flugzeuge
Fhr.	Fähnrich
Flight	Taktische Einheit von vier Flugzeugen in der US-Luftwaffe
Fw.	Feldwebel
FW 190	deutsches Jagdflugzeug
HDV	Horse Drawn Vehicle, Pferdefuhrwerk
IfZG	Institut für Zeitgeschichte
INTOPS	Intelligence Operations Summary
LDV	Luftwaffendienstvorschrift
Leader	Führer eines Verbandes
Lightning	US-Jagdflugzeug (P-38)
LK	Luftkrieg
LS	Luftschutz
Lt.	Lieutenant
Ltn.	Leutnant
LwFüSt	Luftwaffenführungsstab
Lzz	Langzeitzünder
MArch	Militärarchiv/Freiburg
Me 109	deutsches Jagdflugzeug
Mission Summary	Gefechtsbericht
M/T	Motortransport/Kraftfahrzeuge
Mustang	US-Jagdflugzeug (P-51)
NA	National Archives/USA bzw. at Kew, UK
NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps
NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrerkorps
Ofhr.	Oberfähnrich
Ogfr.	Obergefreiter
OKL	Oberkommando der Luftwaffe
OKW/WFüSt	Oberkommando der Wehrmacht/Wehrmachtsführungsstab
P-38	US-Jagdflugzeug, (Lightning)
P-47	US-Jagdflugzeug (Thunderbolt)
P-51	US-Jagdflugzeug (Mustang)
RAD	Reichsarbeitsdienst
Rba	Reichsbahnamt
SD	Sicherheitsdienst der SS
Squadron	Staffel
TACAF	Tactical Air Force
Tactical Air Command	Einer US-Armee unterstellte taktische Luftstreitkraft
Thunderbolt	US-Jagdflugzeug (P-47)
Uffz.	Unteroffizier
USAAF	United States Army Air Force
VB	Völkischer Beobachter
V 1	Vergeltungswaffe 1, unbemannte Flugbombe
4-mot	viermotorig

2-mot	zweimotorig

Quellen

USA

National Archives at College Park/Maryland:

RG 77	Records of the Office of the Chief of Engineers, Geographical Section, General Staff, Army Mapping Service.
RG 92	Missing Air Crew Reports (MACR's).
RG 243	Entry 25, 2. f. (1 -7), Ninth Air Force Summaries of Operations, September 1944 bis Mai 1945.
RG 243	Entry 23 File 2. o. 10., Summary Reports Ninth Tactical Air Force. By date of attack.

Library of Congress, Washington:
Spaatz Papers, Diary Section Box April 1944, Letter from Spaatz to Major General Braney Giles, 18. April 1944.

Air Force Historical Research Agency, Maxwell AFB/Alabama

Bestand 520.3328	Eighth Air Force Mission Files.
Microfilm A 5971	HQ VIII Fi Comd, 21 May 44 0235 DBST F(ield) O(rder) 344. Headquarters VIII Fighter Command Narrative of Operations Intelligence Summary No 189, 21 May, 1944. Operational Flash Report, Operation No. 360, 2130 Hrs. 21May 1944, Flash Reports from AJAX, 21 May 1944. Mission Summary Reports der 353., 356., 78., 4., 361., 355., 352., 357., 359., 364., 339., 55. FG., 21. Mai 1944. Headquarters VIII Fighter Command Narrative of Operations Intelligence Summary No 189, 21 May, 1944.
Microfilme B 5016, 5017, 5018, 5019, 5020	Mission Summaries der Jagdgruppen der 8. Air Force, Februar 1945.
Microfilm B 5018	Plan „B" to F.O. 1622A, 14/0210 Feb 45.
Microflim B 5693	Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Air Staff, Summary of Operations 24 hours ending Sunset 14th February, 1945, No 121.
Microfilm A-6354	Mission Reports of 50th, 324th, 358th Fighter Groups, XII TAC, 1st TACAF.

England

National Archives at Kew

Air 24/307	Operation Record Book Bomber Command.
Air 37/718	2nd TAF, Daily Logs.

Schweiz

Schweizerisches Bundesarchiv
BAR E 2200 Washington -/15: Bd. 11.

Deutschland

Bundesarchiv

NS 1/585	Reichsschatzmeister der NSDAP, Fliegermeldungen 1944
NS 6/347	Parteikanzlei der NSDAP
R 5/2088	Reichsverkehrsministerium

R 19/3, 341 Hauptamt Ordnungspolizei .
R 31.02 Statistisches Reichsamt, Luftangriffe auf das Reichsgebiet.
R 55/350, 447, 603/10 Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda.

Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg
RL 2 II/107, 388, 438, 518, 520, 522, 1395 Luftwaffenführungsstab.
RL 2 III/1197 Generalquartiermeister d. Luftwaffe.
RL 4/406 Ausbildungsdienststellen im Reichsluftfahrtministerium.
RL 8/225. 2. Jagddivision Ic.
RL 19/88 Luftgaukommando VII, Kriegstagebuch
RM7/300 Seekriegsleitung, Luftlagemeldungen.
RM 7/301 Seekriegsleitung, Luftlagemeldungen.
RW 2/84 Chef des OKW und unmittelb. unterstellte Dienststellen.
RW 4/ v.700. OKW/Wehrmachtführungsstab.
RW 46/463 Wehrwirtschaftsoffizier des Wehrkreiskommandos XII.

Auswärtiges Amt der Bundesrepublik, Politisches Archiv
Gesandtschaft Bern, Materialsammlung über Luftkrieg, Bd. 3400.

Institut für Zeitgeschichte München
Nürnberger Dokumente.

Landeshauptarchiv Rheinland-Pfalz, Koblenz
565 Nr. 215. Reichsbahnamt Bad Kreuznach, Merkbuch über Betriebsstörungen, Bordwaffenbeschüsse, Bombenangriffe pp. (Kopie i. Besitz des Verf.)

Sächsisches Staatsarchiv Leipzig
VEB Brockhaus Verlag Lpz. 58.

Stadtarchiv Auerbach/Vogtl.
Abt. III. Wachdienstplan der Schutzpolizei-Dienstabteilung Auerbach vom 01. 01. bis 30. 06. 1945.

Stadtarchiv Bamberg
K 8/III Landkreis Ebermannstadt.

Stadtarchiv Dresden
Zeitzeugenarchiv für Dresden, 15 - 12 Julius Arthur Rietschel, Briefe an seine Kinder vom 20. Februar und 17. März 1945,

Stadtarchiv Gera
III D/1 1139 Gemeinde Langenberg, Luftwarnjournal 1944-45.

Stadtarchiv Hof Luftwarnmeldungen der Luftwarnzentrale Hof.

Stadtarchiv Lahnstein: Sammelmeldung Der Bürgermeister als Ortspolizeibehörde Schutzpolizeidienstabteilung an den Herrn Landrat
St. Goarshausen, Oberlahnstein den 4. 12. 1944.

Archiv Verfasser
Bellinghausen, Hans, Aufzeichnungen aus dem Kriegsjahr 1944. Kopie.
Deutsche Dienststelle (WASt) für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen deutschen Wehrmacht, Berlin, Schreiben an Verfasser vom 23. April 2007, 31. Mai 2007 und 29. August 2007.
Stadtarchiv Chemnitz vom 20. 03. 1996 an Verf. Fliegeralarme 14. 2. 1945.
Reichspropagandaamt Moselland, Flugblatt „Das ist nackter Mord“, Kopie.
Schreiben Teppich und Heimatmuseum „Schloß Voigtsberg“ an Stadtverwaltung Oelsnitz/Vogtland vom 12. 04. 1996, weitergeleitet an Verf, Fliegeralarme 14. 2. 1945
Michael Schnieber, Wenn ich mich recht erinnere … Geschichte und Geschichten eines 28er's, Privatdruck 2008
Stadtverwaltung Reichenbach/Vogtl. vom 11. 04. 1996 an Verf. Fliegeralarme 14. 2. 1945.
Schweizerisches Bundesarchiv, Bern, an Verf. vom 7. Juni 2000.
Stadtverwaltung St. Goar/Rhein an Verf. vom 5. August 1975.
Dieter Haubold, „Zerstörung Dresdens“, www.dhm.de/lemo/forum/kollektives-gedaechtnis

Archiv Verfasser, Schreiben von Personen
Hubert Bläsi, Email 2. April 2007
Alfred Dorsch, Bamberg, 11. 01. 2007.
Werner Girbig (†), Hattersheim, 11. 02. 1996.
Schreiben von Karlheinz Kunz, Saarlouis, 17. 09. 2002.
Hans Ring, Übersee, o. D., 2007.
Jutta Zwahr, Dresden, an die Sächsische Zeitung, 15. 2. 2000.
Ursula Mann, NPD-Mitglied, Winfried Petzold, NPD-Mitglied und Vorsitzender des LV Sachsen der NPD, Schreiben an den Oberbürgermeister der Stadt Dresden vom 18. 4. 00, Durchschlag im Besitz des Verfassers
Horst Giegling/Geising/Erzgeb., Aktennotiz über Bergung in Döbra.
Eberhardt Kretschel, Niederbobritsch, 5. 3. 1996.

Literatur

AAF Manual 51-127-5, Pilot Training Manual for the P-51 Mustang, Headquarters Army Air Forces, Washington 1945

Hans Bellinghausen: Aufzeichnungen aus dem Kriegsjahr 1944. In: Jahrbuch für Geschichte und Kunst des Mittelrheins und seiner Nachbargebiete, 22./23. Jahrg. 1970/1971, S. 161 – 184.

Götz Bergander: Dresden im Luftkrieg, Köln 1977; derselbe, Dresden im Luftkrieg. Vorgeschichte – Zerstörung – Folgen, München 1985 (Taschenbuchausgabe); derselbe, Dresden im Luftkrieg. Vorgeschichte – Zerstörung – Folgen, 2. überarbeit. und erw. Auflage Köln 1994.

Heinz Boberach (Hg.): Meldungen aus dem Reich. Die geheimen Lageberichte des Sicherheitsdienstes der SS 1938-1945, Bd. 17, Herrsching 1984.

Wolfgang Bönitz: Feindliche Bomberverbände im Anflug. Zivilbevölkerung im Luftkrieg, 1. Aufl. Berlin 2003.

Martin M. Bowman: USAF Handbook 1939 – 1945, Phoenix Mill 1997.

Harm-Hinrich Brandt: Vom Nutzen und Nachteil der Erinnerung für die Geschichtswissenschaft. In: Günther Bittner (Hg.), Ich bin mein Erinnern. Über autobiographisches und kollektives Gedächtnis, Würzburg 2006.

Kit C. Carter/Robert Mueller: The Army Air Forces in World War II. Combat Chronology 1941 – 1945, Washington 1973.

Daniel Decot : Pilotes francais sur l'Alsace et l'Allemagne, Paris 1990.

Roger A. Freeman: Mighty Eighth War Manual, London 1984.

Roger A. Freeman: The Mighty Eighth War Diary, revised edition, London 1990.

Elke Fröhlich (Hg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil II, Diktate 1941 – 1945, Bd. 12, München, New Providence, London, Paris 1995.

Griebel, Otto: Ich war ein Mann der Straße. Lebenserinnerungen eines Dresdner Malers. Aus dem Nachlaß herausgegeben von Matthias Griebel und Hans-Peter Lühr mit einem Nachwort von Manfred Jendryschik, Halle 1986.

Olaf Groehler: Bombenkrieg gegen Deutschland, Berlin 1990.

John F. Hamlin: Support and Strike. A concise History of the Ninth Air Force in Europe, Peterborough 1991.

Helmut Heiber (Hg.): Goebbels Reden 1939 – 1945, Bd. 2, Düsseldorf 1972.

L. Douglas Keeney: Gun Camera – World War II. Photography from Allied Fighters and Bombers over occupied Europe, Shrewsbury 2000.

Jan Kindler: „Wo wir sind, da ist immer oben" – Die Luftwaffe im NS-Kulturfilm. In: Bernhard Chiari/Matthias Rogg/Wolfgang Schmidt (Hrg.), Krieg und Militär im Film des 20. Jahrhunderts München 2003.

Victor Klemperer: Ich will Zeugnis ablegen bis zum letzten. Tagebücher 1942-1945, Berlin 2. Aufl. 1995.

Horst-Adalbert Koch: Flak. Die Geschichte der deutschen Flakartillerie und der Einsatz der Luftwaffenhelfer, 2. Aufl. Bad Nauheim 1965.

Kriegstagebuch der Seekriegsleitung, herausgegeben von Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung von Hansjoseph Maierhöfer, Teil A,
Band 57, Mai 1944, Berlin, 1995.
Band 61/I und II, September 1944, Berlin 1996.
Band 62/I und II, Oktober 1944, Berlin 1996.
Band 63/I und II, November 1944, Berlin 1996.
Band 64/I und II, Dezember 1944, Berlin 1996.
Band 65, Januar 1945, Berlin 1996.
Band 66, Februar 1945, Berlin 1996.
Band 67, März 1945, Berlin 1997.

Elizabeth F. Loftus: Falsche Erinnerungen. In: Spektrum der Wissenschaft, 1/1998.

Joachim Markowitsch: Die Sache mit dem geblümten Kleid, in: Gehirn & Geist, 5/2005.

Karl-Heinz Mistele: Kriegsgerüchte. In: Lebendige Volkskultur, Festgabe für Elisabeth Roth zum 60. Geburtstag, Bamberg 1980.

Peter Neu/Huberth Orth: Am Ende das Chaos, Die letzten Tage des 2. Weltkrieges im Raum Bernkastel-Wittlich, Monschau 1982.

Jochen Paulus, Gefährliche Zeugen: in: Bild der Wissenschaft, 12/2002.

Janusz Piekalkewicz: Luftkrieg 1939 – 1945, München 1978.

Martin Rikli (Hg.): Flieger, Funker, Kanoniere, Berlin 1938.

Rainer Rother, Stukas – Zeitnaher Film unter Kriegsbedingungen. In Bernhard Chiari/ Matthias Rogg/Wolfgang Schmidt (Hg.), Krieg und Militär im Film des 20. Jahrhunderts München 2003.

Kenn C. Rust: The 9th Air Force in World War II, Revised Second Printing, Fallbrook/California 1970.

Wolfgang Schaarschmidt: Dresden 1945. Daten – Fakten – Opfer, München 2005; völlig überarbeitete und aktualisierte Neuauflage Graz 2010.

Ronald Schaffer: Wings of Judgement. American Bombing in World War II, New York, New York 1985.

Helmut Schnatz: Der Luftkrieg im Raum Koblenz. Eine Darstellung seines Verlaufs, seiner Auswirkungen und Hintergründe, Boppard 1981.

Helmut Schnatz: Tiefflieger über Dresden? Legenden und Wirklichkeit, Köln 2000.

Helmut Schnatz: Die vergessene Air Force. Einsätze der 9. amerikanischen Luftflotte im Mittelrhein- und Moselraum im Zweiten Weltkrieg: In: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 27. Jg., 2001, Seiten 506 – 509.

Helmut Schnatz: Der Luftkrieg über Absurdistan. Mythenbildung, Rezeption und Augenzeugenreaktionen in der Luftkriegsgeschichte des Zweiten Weltkriegs. In: Informationen für den Geschichts- und Gemeinschaftskundelehrer, Heft 70/2005.

Percy E. Schramm (Hg.): Kriegstagebuch des OKW 1944 - 1945, Studienausgabe, Bd. 8, Augsburg 2002.

Christopher F. Shores: 2nd TAF, Reading 1970.

Heinz Strickhausen: Berleburg, eine Kleinstadt am Rande des Zweiten Weltkriegs, 1996.

Victor C. Tannehill: First Tactical Air Force in World War II. Arvada/Colorado 1998.

Matthias Thömmes: Tod am Eifelhimmel, Aachen 1999.

Raymond F. Toliver: The Interrogator. The Story of Hanns Joachim Scharff Master Interrogator of the Luftwaffe, Atglen 1997.

(o. Verf.) Hier spricht Hans Fritzsche, Zürich 1948.

Willi Wagner: Krieg in der Heimat. Die Endphase des 2. Weltkrieges im Mosel-Rhein-Hunsrück-Raum, Simmern 1995.

Horst Weber: Zielpunkt Südeifel. Ein Tagebuch über die Luftkriegsereignisse in den Kreisen Bitburg und Prüm 1939 – 1945 in zwei Bänden. Bd. 2, August 1944 – 1945, Bitburg o. J. (2003).

Die Wehrmachtberichte 1939-1945, Bd. 3, 1. Januar 1944 bis 9. Mai 1945, Köln 1989. Gesellschaft für Literatur und Bildung (Hg.)

Walter Weidauer: Inferno Dresden. Über Lügen und Legenden um die Aktion Donnerschlag, 6. Aufl. Berlin 1987.

Weimar 1945. Ein historisches Protokoll: Walter Steiner/Renate Ragwitz/Frank Funke/Anke Bickel (Hg.). Weimar 1997.

Harald Welzer: Das kommunikative Gedächtnis. Eine Theorie der Erinnerung, München 2002.

Harald Welzer: Kriege der Erinnerung, in: Gehirn & Geist, 5/2005.

William Wolf: American Fighter-Bombers in World War II. USAAF Jabos in the MTO and ETO, Atglen, PA 2003.

Gerrit J. Zwanenburg: En nooit was het still. Kroenik van een luchtorlog. Aanvallen op doelen in Nederland, Deel 2: 1 juni 1943 – 9 mei 1945, Koninklijke Luchtmacht/Bureau Drukwerk en Formulierenbeheer DMKLu, 1993.

Chuck Yeager and Leo Janos: Yeager. An Autobiography, New York, New York, 1985.

Presseveröffentlichungen

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Leserkontroverse 1985:
Dr. med Wilhelm Küpper: „Für Dresdner keine Streitfrage“ 2. 2. 1985.
Nora Lockner: „Bürger ohne Bewußtseinsstörung“, 2. 2. 1985.
Gertrud Breitholz: „Salve kurz über dem Kopf“, 18. 2. 1985.
Gisela Güldner: „Einfach niedergeknallt“, 18. 2. 1985.
Dr. Helmut Schnatz: „Die angeblichen Tiefangriffe auf Dresden“, 1. 3. 1985.
Lore Mayer: „Beschämender Angriff“, 9. 3. 1985.
Theo Miller: „Keine Sinnestäuschung“ 14. 3. 1985.
Rotraut Homann: „Sie haben geschossen, 14. 3. 1985.
Karl-Friedrich Reiniger: „Noch einmal: die Kontroverse um die Angriffe auf Dresden“, 19. 3. 1985.
Hans Reif: „Nicht Besserwisserei“, 2. 4. 1985.

Greifswalder Zeitung (StA Greifswald):
„Der Gipfel des Terrors“, 23. Mai 1944.

Nationalblatt, Koblenz, StA Koblenz
„Das ist nackter Mord.“ 31. Mai 1944.
„Dampfer bei Remagen mit Bordwaffen angegriffen. Luftgangster morden Frauen und Kinder. Strandbad Sinzig beschossen“, 30. Mai 1944.

Reichsluftschutzbund
„Die Sirene“ Nr. 13, Nr. 16, 1944.

Rhein-Zeitung Koblenz:
Luzia Ferdinand: „Splitter flogen nur so um uns herum“, 27. August. 1986
Hasso Graf Vitzhum: „So gründlich vernichtet“, 10. Mai 2000.

Sächsische Zeitung:

15. Februar 2000:
Dr. Gerhard Heres: „Tiefflieger-Angriff im Großen Garten“, 20. April 2000.
Peter Hoffmann: „Vogelwiese entlang“, 16. Februar 2000.

Völkischer Beobachter, Ausgabe Berlin,
„Die Verbrecher des James Doolittle“, 23. Mai 1944
„Ein Wort zum Luftkrieg“, .27. Mai 1944,
„So morden die Luftgangster Frauen und Kinder“ , 30. Mai 1944,
„Frauen auf dem Marktplatz beschossen“, 1. Juni 1944.